This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

B 1,030,302

ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT,

PAR

S. BERTEAUT,

SECRÉTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE.

OUVRAGE COURONNÉ EN 1845

Au Concours fondé par M. le baron Félix de Beaujour.

TOME PREMIER.

MARSEILLE,

TYPOGRAPHIE BARLATIER-FEISSAT ET DEMONCHY,

RUE HARDIMENT, 10.

1845.

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT.

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT,

PAR

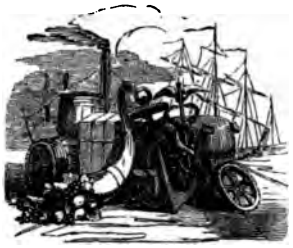
BERTEAUT,

SECRÉTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE.

OUVRAGE COURONNÉ EN 1845

Au Concours fondé par M. le baron Félix de Beaujour

TOME PREMIER.



MARSEILLE.

TYPOGRAPHIE BARLATIER-FEISSAT ET DEMONCHY,

RUE CANEBIÈRE, 19.

1845.

Hist. - Eccl.
Nijhoff
2-13-37
33288
2 v in 1

AVANT-PROPOS.

L'Ouvrage que nous publions a été écrit en 1843; présenté dès 1844 au concours pour le prix quinquennal fondé par feu M. de Beaujour, c'est seulement en 1845 qu'il a été couronné. Si nous rapprochons ces dates, c'est qu'au moment de livrer à la publicité une œuvre accueillie avec tant de bienveillance par la commission qui nous a jugé, nous éprouvons le besoin de nous disculper d'un retard qui était indépendant de notre volonté.

Ces explications doivent suffire, ce nous semble, pour nous faire pardonner quelques données aujourd'hui arriérées. Nous demander compte des modifications survenues depuis la remise de notre ouvrage, serait rendre l'almanach de 1843 responsable des variations toutes naturelles qu'ont amenées les années suivantes. En écrivant

ce livre, nous n'avons jamais eu, tant s'en faut, la prétention de faire un ouvrage d'intérêt permanent, une sorte de calendrier perpétuel du commerce marseillais.

Quiconque voudra étudier les progrès de nos institutions et le développement de nos affaires, pour se rendre compte de l'apport du temps ; quiconque voudra mesurer la distance du point d'arrivée au point de départ, celui-là n'aura qu'à consulter l'ouvrage consciencieux de M. Julliany. C'est une sorte d'encyclopédie locale, un livre de bibliothèque qui doit nécessairement survivre à la circonstance éphémère qui le dicta. Mais nous, initié de fraîche date aux études économiques, pouvions-nous recommencer cette œuvre si bien accomplie par notre devancier, magistrat émérite, qui a eu le privilége de fouiller dans les archives municipales de la cité, dans les registres de la Chambre de commerce, et devant qui se sont même ouverts les manuscrits de la bibliothèque du roi, aussi bien que le sanctuaire de l'école des chartes.

Le premier lauréat avait, pour ainsi dire, épuisé la matière ; après une telle moisson de chiffres, de notes et de faits, il ne restait pas même à glaner. Il fallait laisser reposer le sol, et attendre l'occasion d'une récolte nouvelle.

Ainsi s'explique naturellement ce silence de dix années qui s'est fait depuis la publication de M. Julliany; c'était un hommage muet, mais bien significatif, rendu par tous les concurrents à l'importance de l'œuvre de notre honorable compatriote. C'était aussi un avertissement pour nous.

Bien pénétré de notre insuffisance personnelle et de la position restreinte qui nous était faite, nous avons adopté un système tout différent. Nous avons laissé le champ de la science et de l'histoire, pour nous attacher presque exclusivement aux sujets actuels et courants. Si nous avons touché parfois au passé, c'est accessoirement, et toujours pour l'exploration des choses présentes.

Nous avons pris le sujet au point où M. Julliany l'avait laissé, et nous nous sommes renfermé dans les questions qui avaient pour notre ville un intérêt palpitant.

Nous avons essayé de faire un livre d'utilité immédiate, mais un livre aussi qui, par l'effet même de son actualité, peut cesser d'être intéressant demain, et avoir le sort d'un almanach périmé. Citons un exemple : aujourd'hui que la question du droit de tonnage est définitivement jugée, qui songera à lire les arguments victo-

rieux sur lesquels repose l'exception consentie en faveur de Marseille? Mais en est-il moins vrai que de telles recherches devaient porter leurs fruits, et ne nous saura-t-on pas quelque gré d'avoir posé des chiffres, préparé les voies, aidé peut-être au succès?

D'ailleurs, même en restreignant notre sujet, comme nous le conseillait l'intime appréciation des besoins présents, jointe à une juste défiance de nos forces, le lot qui est resté à notre plume était encore assez beau.

Quand une cité compte deux mille ans de prépondérance commerciale et de civilisation; quand on est la clé de l'Orient, l'étape obligée de l'Algérie et des Indes; quand on tient le sceptre de la Méditerranée; en un mot, quand on s'appelle Marseille, rien n'est petit et tout prend les proportions de cette haute et majestueuse destinée. Les questions qui concernent notre cité ont toutes un caractère grandiose, un intérêt véritablement national.

Sans doute les ports de l'Océan ont collectivement un beau rôle à jouer; mais aucun ne porte isolément la fortune de la France. Ils luttent entre eux plus qu'avec l'étranger. Ce que Bordeaux perd, le Hâvre et Nantes le gagnent, et réciproquement. C'est une question de clocher.

En est-il de même pour Marseille? Non. Là, pas de compensation possible; tout ce qui s'en va et se perd, profite à Gênes, Livourne, Trieste et Malte, nos infatigables rivales; voilà ce qui fera toujours à notre cité une position si intéressante et à part.

Si l'on prend une carte d'Europe, on est frappé de l'admirable position de Marseille. A l'intérieur, point de ces montagnes transversales qui barrent les communications et rétrécissent la zone commerciale, mais de magnifiques cours d'eau qui facilitent les transports et rapprochent les distances. En face, l'Algérie, cette nouvelle France; l'Egypte, route des Indes; la Turquie si convoitée, théâtre où doivent s'agiter d'immenses questions; en un mot, les pays du monde les plus productifs, et dont l'avenir ne peut que grandir au profit de notre port. Les chemins de fer d'une part, et les bateaux à vapeur de l'autre, doivent inévitablement attirer à Marseille tout le commerce d'entrepôt maritime, et la doter d'un grand transit. Aujourd'hui, entrepôt et transit nous échappent, mais uniquement par notre faute; la France s'était endormie pour Marseille, pendant que la sollicitude italienne veillait sur Gênes et sur Livourne. Par des moyens artificiels, nous avons vu la courbe

étrangère l'emporter sur notre ligne droite, lorsque, normalement, rien ne doit résister à une économie de kilomètres.

Le gouvernement de Juillet, qui a eu la belle pensée de jeter un pont entre Marseille et le Levant par la continuité de sa ligne de paquebots ; le gouvernement qui a établi des services réguliers pour la Corse et l'Algérie, et qui termine sur ses chantiers les paquebots transatlantiques, ne pouvait méconnaître tout ce qu'il y a d'avenir dans notre port. La magnifique dotation d'un bassin auxiliaire, l'élargissement de nos quais, le chemin de ceinture, le rail-way d'Avignon, qui place Marseille en plein Rhône, sont autant de travaux consacrant une ère nouvelle. Secondons un si généreux élan.

De temps immémorial, Marseille a marché à la tête de la civilisation et du commerce : alors que les villes maritimes de la côte du Nord étaient autant de repaires d'où s'élançait la piraterie ; alors que les Gaulois attachaient des fanaux aux cornes des taureaux, pour faire échouer les navires trompés à l'éclat de ces phares insidieux, Marseille, ville romaine, écrivait le *consulat de la mer,* proscrivait les *droits de course et d'épave,*

et donnait ainsi une preuve éclatante et précoce de sagesse et de civilisation.

Montrons-nous dignes d'une pareille origine : que les enfants de Marseille soient les partisans avancés de la liberté commerciale ; c'est ici, plus qu'ailleurs, qu'on peut faire de l'économie politique en action. Au 17e siècle, sous l'empire même du régime protecteur, notre ville, érigée en port franc, était déjà une école d'application des saines doctrines : un gouvernement aussi éclairé que le nôtre pourrait-il rester en arrière et ne pas favoriser l'essor Marseillais ? Les votes de la session législative de 1844 sont précieux, mais tout ne doit pas se borner là ; s'il a été beaucoup fait, il reste encore beaucoup à faire. A ces pierres fondamentales, à ces clés de voûte de notre avenir commercial, sachons apporter chacun notre contingent de matériaux.

L'auteur ne se le dissimule point, une intelligence bien supérieure à la sienne et toute sa bonne volonté n'eussent pu lui suffire, et il eût failli à la tâche, si, préalablement, il n'avait tenu la plume pour le compte du Commerce, pouvant ainsi puiser, dans le fonds le plus riche et le plus varié, tout ce qui lui manquait de connaissances

réelles, d'expérience pratique, de vues d'ensemble et d'esprit d'affaires. Interprète bien plus qu'auteur, nous expliquons ainsi, par le contact d'autrui, un succès que des lecteurs trop bienveillants pourraient attribuer à notre propre mérite.

MARSEILLE

ET LES INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT.

LIVRE PREMIER.

DU PORT DE MARSEILLE, DE SON IMPORTANCE ET DE SES BESOINS.

PREMIÈRE PARTIE.

IMPORTANCE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE MARSEILLE. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Marseille, comme port et comme marché commercial, attend de l'avenir de grandes améliorations. Pour les bien apprécier, commençons par constater l'importance réelle de ce centre commercial.

Ce sujet est du plus haut intérêt. Pour un grand état comme la France, tout à la fois producteur, consommateur et manufacturier, la perfection de son premier port de commerce est un point capital. Qu'il y ait dans ce port place et sécurité pour la navigation, qu'il y ait bon marché pour la marchandise destinée à y passer ou à s'y entreposer temporairement, le pays en retirera un profit direct : la production française

s'écoulera plus vite et à plus bas prix au dehors ; l'industrie nationale, recevant plus tôt et à meilleur compte les matières premières de l'étranger, pourra fabriquer avec plus d'avantage ; la consommation intérieure recevra des produits exotiques moins chers et plus abondants ; enfin, le commerce d'entrepôt et de transit sera placé dans une condition meilleure, en face du commerce semblable qui se fait dans les ports étrangers.

Ainsi, tout en reconnaissant que les améliorations dont on va s'occuper profitent particulièrement au centre commercial qui les reçoit, établissons que cela n'arrive jamais sans accroître d'autant l'activité générale des affaires du pays : sous ce rapport, l'intérêt local et l'intérêt général ne font qu'un. Comme aussi, renversez l'hypothèse : avec un port principal insuffisant, avec des procédés de manutention ou de stationnement lents et coûteux, ce n'est pas l'intérêt local seulement, mais encore, et d'une manière bien autrement considérable, c'est l'intérêt national qui souffrira. C'est qu'en effet, il n'est pas d'instruments plus essentiels pour la prospérité d'un état, que ces grands ports où viennent se résumer les échanges entre la terre et la mer, entre la production et la consommation.

Pour bien mesurer les besoins de Marseille, il faut se fixer sur l'importance du rôle qu'elle est appelée à remplir. Dans un pareil examen, on peut laisser à l'écart les considérations historiques. Il s'agit, non des services que ce port a pu rendre, mais de ceux qu'il

est apte à rendre à l'avenir. Du moment que nous avons adopté pour notre point de départ l'intérêt supérieur du pays, c'est comme moyen de prospérité future pour la France que nous apprécierons Marseille, en nous bornant à tirer d'un passé qui n'a pas d'égal dans l'histoire des cités commerçantes, cette seule conclusion : qu'il faut bien que les avantages inhérents à la situation de cette Ville soient réels, considérables et attachés à la nature des choses, pour que ce port se soit maintenu florissant depuis plus de vingt siècles, au milieu de tant de vicissitudes commerciales et de perturbations sociales ou politiques. Ce souvenir n'est certainement pas un titre de noblesse emportant privilége ; mais il est bien le plus beau certificat d'aptitude qui puisse remplacer un blason.

Voici donc quelle puissance commerciale réside dans le port de Marseille, considéré sous le rapport de son avenir.

La France est baignée par deux mers.

Sur l'Océan, elle a quatre grands ports de commerce : le Hâvre, Bordeaux, Nantes et Dunkerque.

Sur la Méditerranée, elle n'en a qu'un : Marseille.

Ainsi, quatre ports principaux se partagent nos RELATIONS MARITIMES de l'ouest et du nord : le premier de ces ports a la vallée de la Seine ; le second, celle de la Gironde ; le troisième, celle de la Loire ; le dernier, nos départements septentrionaux. Marseille est la seule porte maritime de l'est et du midi ; elle ouvre au

commerce extérieur de la Méditerranée les vallées du Rhône et du Rhin. Par suite, d'un côté, il y a morcellement forcé de la clientèle du nord et de l'ouest du pays; de l'autre, toute la clientèle du sud et de l'est se trouve, par la force des choses, concentrée sur un point unique. Marseille est donc le port de France appelé, par sa condition géographique à l'égard de l'intérieur, et comparativement au rayon d'action de chacun des autres, à rendre les services les plus étendus.

Maintenant, quant aux avantages que ce port peut procurer à l'intérieur par le TRANSIT, il suffira de remarquer :

Que Bordeaux et Dunkerque touchent à des états limitrophes maritimes ;

Que Nantes n'aboutit à aucune frontière ;

Que le Hâvre et Marseille seuls peuvent atteindre, par la navigation fluviale, et un jour par leurs chemins de fer, à l'Europe continentale intérieure ;

Qu'enfin, pour tout le courant de transit qui peut ou pourra traverser la France d'une mer à l'autre, du midi au nord et du nord au midi, Marseille est seule au pôle sud.

De là, preuve qu'elle est appelée à alimenter pour moitié le transit français.

Passons à la CONDITION EXTÉRIEURE.

Si l'on compare l'aliment des relations maritimes

sur l'Océan à celui des mêmes relations sur la Méditerranée, on trouve cette différence :

Les échanges spéciaux de la Méditerranée sont, par la force des choses, dévolus exclusivement à Marseille. Ils consistent surtout en exportations de produits français contre des matières premières indispensables à l'industrie nationale. Avec l'accroissement de l'industrie, les importations ne peuvent que s'augmenter aussi. Et cette progression croissante peut être, en quelque sorte, indéfinie; car ces produits bruts sont tirés non-seulement de l'Europe méridionale, mais de l'Asie et de l'Afrique, régions qui tendent à sortir de la barbarie et que la civilisation doit nécessairement féconder.

Les éléments d'échange spéciaux du nord de l'Europe qui reviendraient à nos ports de l'Océan, sont, au contraire, bien moins importants. Ouvrés, ils ne peuvent que faire concurrence à notre industrie; les progrès de leur introduction seraient plus nuisibles que désirables. Bruts, ils sont, en bonne partie, repoussés par nos produits similaires; et la différence des zones fait que s'il est une partie de la France à laquelle ils s'assortissent mieux, parce qu'elle ne produit rien de pareil, c'est le midi.

Enfin, il existe une catégorie d'échanges qu'on peut appeler *neutres*, puisque les produits exotiques qui les alimentent sont puisés à des sources communes, dans nos colonies et dans toutes les contrées du globe situées par-delà l'Océan : eh bien, pour tous

ces produits que le globe dirige sur la France, qu'ils y arrivent par l'ouest ou par le détroit, peu importe; Marseille est aussi bien en position de les recevoir et de les distribuer sur la France qu'aucun port du Ponent. Ce n'est qu'une question de rayon d'approvisionnement intérieur : or, à cet égard, on vient de constater la position de Marseille.

Ainsi, tandis que les échanges de produits communs aux deux mers, se balancent entre nos deux frontières maritimes, pour ensuite se fractionner sur l'une, alors que, sur l'autre, ils viennent se concentrer à Marseille; en même temps, on est frappé de cette considération, que les produits méditerranéens, ceux qui seront toujours spéciaux à Marseille, sont appelés à affluer en raison des développements de l'industrie française. Les produits du nord de l'Europe, au contraire, devront être d'autant moins importés, que la production et l'industrie croîtront chez nous; et cela par la simple raison qu'en général la production et l'industrie en Europe sont de nature homogène et tendent par suite à s'exclure, tandis que les importations d'Asie et d'Afrique, tirées de zones absolument distinctes des nôtres, répondent à des besoins spéciaux qui, sans cela, manqueraient d'aliment.

Reste un dernier rapport essentiel sous lequel il faut considérer attentivement l'importance de Marseille, eu égard à l'extérieur : c'est le COMMERCE D'ENTREPÔT et de RÉEXPORTATION dont elle peut être le centre.

Exposons d'abord le grand fait commercial qui se produit sur la Méditerranée et qui en caractérise l'activité croissante.

La Méditerranée n'est pas simplement une mer; son bassin est un centre universel. Elle baigne le littoral de trois continents, et met ainsi la civilisation de l'Europe en présence de la barbarie asiatique et africaine, le nord en contact avec le midi, toutes les contrées d'orient en conctact avec les états d'occident. De plus, par les Dardanelles, par la mer Rouge et le détroit de Gibraltar, la Méditerranée, médiatement ou immédiatement, tient à toutes les mers. Cette considération naturelle et politique devait faire de la Méditerranée le point de convergence de la navigation du globe. C'est ce qui arrive.

De tous les points reculés du monde commercial, chaque contrée envoie dans cette sorte de bazar universel ses produits spéciaux, soit à l'aide de sa navigation propre, soit par pavillon-tiers. Et ces produits, partie en suivant les voies continentales, partie en formant aliment de cargaison pour les navires qui s'en retournent, se dispersent ensuite partout.

Tel est donc le grand mouvement actuel, de concentration et d'expansion consécutives, que suit la marchandise sur ce bassin, véritable centre commercial et social de l'univers. Par suite, le besoin d'abréger la navigation, de faciliter le débouché, a rendu nécessaire l'existence de dépôts permanents où chaque pavillon apporterait et viendrait puiser au meilleur marché possible.

Tels sont les entrepôts maritimes, dont la prospérité n'a d'autre secret qu'une position centrale et le bon marché.

Pour les états, rien n'est plus précieux que des entrepôts florissants.

L'entrepôt, sans rien coûter, attire le navire et le produit étrangers; centralise la navigation; multiplie l'importance commerciale; rend, en un mot, l'étranger tributaire de toute manière. Il faudrait l'ignorance la plus profonde des choses de cette nature, ou l'esprit de prévention le plus obstiné, pour refuser de comprendre que ce dépôt flottant, qui peut être ici ou là, qui constitue une sorte d'épave maritime, doit profiter énormément à l'État qui parvient à l'attirer chez lui, puisque cet État est appelé à en retirer les bénéfices de magasinage, de main d'œuvre, de commission, de consommations locales, ainsi que l'accroissement de ses propres débouchés.

C'est à ce rôle de grand port d'entrepôt méditerranéen que Marseille est destinée par sa position centrale, par ses avantages spéciaux et par l'attrait du marché français. Elle est déjà maîtresse d'une partie considérable de la navigation cosmopolite. Puisse-t-on comprendre combien il importe au pays de ne pas lui ravir ses conditions de succès, en la plaçant dans une position plus onéreuse que celle des ports étrangers, ses concurrents naturels et ses seuls rivaux!

Nul commerce, en effet, n'est plus national, nulle splendeur moins faite pour exciter l'envie en France.

La conquête s'obtient sur l'étranger. Cet entrepôt, que Trieste, que Livourne ou Gênes, que Malte ou Gibraltar auraient, c'est Marseille qui l'a. Elle ne le prend ni à Bordeaux ni au Hâvre : elle le gagne dans la concurrence méditerranéenne. C'est tout profit. C'est un lot de position, une bonne fortune géographique pour la France. Il faudrait être bien aveugle ou bien mal conseillé pour vouloir arracher ce fleuron à la couronne commerciale du pays!

Ce n'est pas tout, et ici s'ouvrent de nouvelles perspectives : par un enchaînement nécessaire, le rôle commercial de Marseille lui fait un rôle industriel ; à la spécialité de ses importations, elle doit l'importante spécialité de ses fabriques.

Pour ne citer que les industries principales, nous ferons remarquer, à l'égard de chacune, que leur établissement à Marseille y est une conséquence de la loi du bon marché.

Ainsi, la *savonnerie* s'est fondée à Marseille, grâce à l'origine méditerranéenne de ses matières premières : l'huile d'olive, produit naturel du midi, la soude naturelle, produit de l'Espagne, de la Sardaigne, de la Sicile et de Tunis.

Plus récemment, la soude artificielle ayant surgi, c'est à Marseille que s'est fixée cette fabrication, aujourd'hui si considérable, qui a pour base le sel national et le soufre de Sicile.

Plus récemment, encore, les huiles de graines étant

heureusement entrées parmi les éléments constitutifs du savon, des huileries nombreuses se sont fondées pour triturer les graines méridionales. On sait quelle odieuse guerre deux départements du nord viennent de déclarer à cette industrie nationale, voulant faire repousser le sésame, parce que cette graine n'appartient qu'au Midi.

Ainsi, non-seulement la savonnerie avait le siége de sa fabrication, marquée à Marseille par la force supérieure des choses, mais ensuite, chaque modification, éprouvée dans le choix de ses éléments premiers, a donné naissance à d'heureuses fabrications nationales, tout aussi judicieusement placées près de ce port.

La *raffinerie de sucre*, conséquence de nos arrivages coloniaux et étrangers, tient à Marseille un rôle également nécessaire.

Le sucre veut être fabriqué là où la navigation le dépose.

Marseille, indépendamment de son rayon de clientèle française, possède, pour ses sucres raffinés, des débouchés extérieurs, l'Italie, la Suisse, le Levant, l'Algérie, les colonies françaises, les états d'Amérique, avec lesquels ses navires sont en relation.

C'est encore là une fabrication marseillaise nécessaire.

Il en est de même de la *tannerie*. Le commerce de Marseille avec les côtes barbaresques et l'Amérique du Sud y fait affluer une masse de peaux brutes. L'industrie qui prépare, pour l'emploi, ces produits bruts, ne pouvait être placée ailleurs.

Et c'est ainsi que toujours une industrie accessoire vient s'enchaîner à un commerce extérieur : la minoterie à celui des grains, l'affinage et la fonderie à celui des métaux, la raffinerie à celui des soufres, le lavage à celui des laines, l'industrie des chays à celui des vins, la chandellerie à celui des suifs, la scierie à celui des marbres, et enfin la fabrication des machines à toutes ces industries réunies.

Qu'on y prenne donc garde : il y a une grande cause permanente à ce mouvement du travail marseillais! Ce n'est pas occasionnellement et de pur hasard, que l'industrie s'y est établie à côté du commerce. Ce n'est même pas seulement parce que Marseille est déjà, par sa situation, un grand centre méridional. La cause véritable, c'est la nature intrinsèque de son commerce. Si elle n'était qu'un port ouvert aux denrées d'outremer, il en serait autrement. Mais elle est le port principal des matières premières, le port des produits bruts qui viennent se faire manipuler sur le sol français; alors, il arrive que Marseille transmet à l'intérieur les cotons, les soies, les laines, les teintures, tout ce qui alimente les manufactures de la France centrale; mais quant aux matières grossières, quant à celles qui ne supporteraient pas le transport, c'est à Marseille qu'elles se manipulent, se raffinent, s'épurent. Voilà ce qui lie le rôle commercial de Marseille à une mission industrielle, qui mérite la sollicitude, l'encouragement du pays; car chaque industrie qui prospère ainsi par la fabrication des produits bruts exotiques, nous fait des tributaires à l'étranger.

Telles sont donc les raisons constitutives de la fortune future du port de Marseille et de son utilité progressivement croissante, comme instrument de la prospérité nationale.

Précisons maintenant l'importance de l'état présent, afin que l'activité d'aujourd'hui une fois mesurée et constatée, nous puissions étudier les améliorations matérielles que le cours des choses réclame, en les mettant en harmonie avec la situation actuelle et avec les belles chances qui se préparent dans l'avenir.

La condition présente du mouvement commercial de Marseille ressort d'une manière certaine des tableaux officiels des douanes de France.

On va prendre pour base la publication la plus récente, celle qui se rapporte à 1842.

Ces tableaux permettent de relever, d'une manière distincte, ce qui a rapport :

A la GRANDE NAVIGATION française et étrangère, cabotage français seul excepté ;

Au CABOTAGE français, grand et petit ;
Au TRANSIT ;
Aux ENTREPÔTS ;
Aux RÉEXPORTATIONS.

Fixons donc le lot de Marseille dans ces divers commerces, et, pour rendre l'appréciation sensible, étu-

dions en même temps la part comparative du mouvement marseillais, eu égard au mouvement général en France ;

Au mouvement spécial sur l'Océan ;

» » » sur la Méditerranée ;

» » » des 5 principaux ports de l'Océan : le Hâvre, Bordeaux, Rouen, Nantes et Dunkerque.

Les relevés statistiques qui vont suivre sont tous empruntés à la seule année 1842, d'après les derniers tableaux de douane publiés.

Nous avons renoncé à établir des moyennes entre plusieurs années. Notre motif a été que si des moyennes sont utiles pour étudier le mouvement spécial d'un article ou d'une branche de commerce, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de comparer, d'une manière générale, et sous tous les rapports à la fois, le commerce respectif de nos grandes places. En pareil cas, les sommes totales que l'on compare sont elles-mêmes des moyennes ; descendre à un détail plus complexe serait aboutir à la confusion. Nous croyons donc, par le tableau d'une année, pouvoir donner beaucoup plus simplement et tout aussi bien la mesure des forces du commerce marseillais, eu égard à celui de nos autres places. Nous aurons, de plus, l'avantage d'obtenir toujours des résultats concordants avec les chiffres généraux offfciels, ce qui n'arriverait plus s'il fallait traiter chaque détail par des moyennes.

CHAPITRE Ier.

—

Grande Navigation.

—

ÉTAT ACTUEL.

1° Le mouvement général de la grande navigation française et étrangère dans les ports de France, en n'exceptant que le cabotage entre ports français, a été en 1842 de 37,227 navires entrés ou sortis.

Ce mouvement se décompose ainsi :

Océan	Hâvre	3,267	24,210
	Rouen	2,358	
	Bordeaux	1,604	
	Dunkerque	1,551	
	Nantes	1,095	
	Autres ports	14,335	
Méditerranée	Marseille	7,823	13,017
	Autres ports	5,194	
			37,227

2° Le même mouvement de navigation, mesuré par le nombre des marins montant ces navires à chaque entrée ou sortie, donne un nombre total de 342,293 marins.

Ce nombre se décompose ainsi :

Océan	Hâvre	47,022	
	Bordeaux	16,945	
	Rouen	12,597	
	Dunkerque	12,500	222,536
	Nantes	8,557	
	Autres ports	124,915	
Méditerranée	Marseille	84,052	119,757
	Autres ports	35,705	
			342,293

3° Ce mouvement, mesuré par la jauge des navires, offre un tonnage total, y compris les navires sur lest, de 4,136,245 tonneaux.

Ce tonnage se décompose, savoir :

Océan	Hâvre	769,771	
	Bordeaux	294,884	
	Rouen	211,095	
	Nantes	134,907	2,738,410
	Dunkerque	133,581	
	Autres ports	1,194,172	
Méditerranée	Marseille	1,091,707	1,397,835
	Autres ports	306,128	
			4,136,245

4° Enfin, ce mouvement, défalcation faite des navires sur lest, c'est-à-dire en ne tenant plus compte que de la navigation *utile*, soit des navires *chargés*, donne un tonnage total de 3,139,341, ainsi décomposé :

Océan.	Hâvre.	603,930	2,007,231
	Bordeaux.	261,943	
	Rouen.	119,357	
	Nantes.	109,721	
	Dunkerque. . . .	84,982	
	Autres ports. . .	827,298	
Méditerranée	Marseille	898,743	1,132,110
	Autres ports. . .	233,367	
			3,139,341

OBSERVATIONS COMPARATIVES.

La grande navigation est la mesure des *importations* et des *exportations* maritimes du pays, et, par suite, de l'utilité de nos côtes sous ce double rapport.

Nous avons dit plus haut, en puisant nos arguments dans la nature des choses, que la Méditerranée offrait à nos côtes plus d'aliment commercial que l'Océan ; qu'en d'autres termes, la même étendue de littoral donnait lieu à plus d'activité marchande sur notre mer que sur l'autre. En voici la preuve.

Le littoral français présente sur l'Océan un développement de 453 myriamètres 7 kilomètres ; sur la Mé-

diterranée 104 myriamètres 3 kilomètres seulement. Total 558 myriamètres.

Toutes choses égales, l'activité aurait à s'y répartir dans le même rapport, c'est-à-dire :

Pour l'Océan.....	82
Pour la Méditerranée.....	18
	100

Or, tant il est vrai que les côtes méditerranéennes sont plus essentiellement commerçantes, que nous voyons le mouvement de la grande navigation se répartir comme il suit :

Quant au nombre des navires entrés ou sortis,

Océan 24,230; Méditerranée 13,017

Proportion :	Océan.....	65
	Méditerranée.....	35
		100

Quant au nombre des marins entrés ou sortis,

Océan 222,536; Méditerranée 119,757

Proportion :	Océan.....	65
	Méditerranée.....	35
		100

Quant au tonnage brut desdits navires,

Océan 2,738,410; Méditerranée 1,397,835

Proportion :	Océan.....	66
	Méditerranée.....	34
		100

Quant au tonnage des seuls navires chargés,

Océan 2,007,231 ; Méditerranée 1,132,110

Proportion : Océan..... 64
Méditerranée..... 36

100

D'où la conséquence que le littoral méditerranéen, pris dans son ensemble, vaut commercialement deux fois plus que la même étendue de côtes prises sur l'Océan ; et que, dès lors, au lieu de regretter les améliorations matérielles qu'on lui accorde, il faut reconnaître en lui un capital productif, dont le revenu sera double de ce qu'il aurait été sur l'Océan.

Passons à l'importance relative de *Marseille.* Les constatations qui précèdent permettent d'établir ce rapport avec précision.

Ainsi :

Quant au nombre des navires entrés ou sortis,

	On trouve sur 1,000
Pour Marseille.....	210
» Hâvre.....	86
» Rouen.....	62
» Bordeaux.....	43
» Dunkerque.....	42
» Nantes.....	29
» Autres ports de l'Océan.....	388
» » » de la Méditerranée	140
	1,000

Ce qui établit ce mouvement à *Marseille* dans le rapport suivant :

Le 1/5	du	mouvement total en France.....	(21 °/₀)
Le 1/3	—	spécial sur l'Océan.....	(32 °/₀)
Les 3/5	—	— sur la Méditerranée.	(62 °/₀)
3 fois 1/2	—	— du Hâvre.....	(244 °/₀)
Idem	—	— de Rouen.....	(338 °/₀)
5 fois	—	— de Bordeaux.....	(448 °/₀)
Idem	—	— de Dunkerque	(500 °/₀)
7 fois	—	— de Nantes.....	(724 °/₀)

Quant au nombre de marins entrés ou sortis sur ces navires, on trouve sur..... 1,000

Pour	Marseille.....	246
—	Hâvre.....	138
—	Bordeaux.....	50
—	Rouen.....	37
—	Dunkerque.....	37
—	Nantes.....	25
—	Autres ports de l'Océan.....	363
—	— de la Méditerranée..	104
		1,000

Ce qui établit ce mouvement à *Marseille* dans le rapport suivant :

Le 1/4	du	mouvement total en France.....	(24 °/₀)
Plus du 1/3	—	spécial sur l'Océan.....	(38 °/₀)
Plus des 2/3	—	— sur la Méditerranée.	(70 °/₀)
1 fois 3/4	—	— du Hâvre.....	(178 °/₀)
Presque 5 fois	—	— de Bordeaux.....	(492 °/₀)
Plus de 6 fois 1/2	—	— de Rouen.....	(665 °/₀)
Idem	—	— de Dunkerque.....	(*Idem.*)
Presque 10 fois	—	— de Nantes.....	(984 °/₀)

Nota. Ces calculs font ressortir la moyenne portée des navires ,

Dans le mouvem^nt^ général à	111 tx.	et 9 hom^es^.
Sur l'Océan.	113	9 —
Sur la Méditerranée.	107	9 —
Au Hâvre.	235	14 —
A Bordeaux.	184	10 —
A Marseille.	139	11 —
A Nantes.	124	8 —
A Rouen.	89	5 —
A Dunkerque.	86	8 —
Autres ports de l'Océan.	83	9 —
— de la Méditerran.	58	7 —

Ce résultat est l'image vive des navigations qui sont particulières à chacune de ces catégories ; elles sont :

Navigation équivalente, en importance de portée et d'équipages, *sur les deux mers*, parce que l'un et l'autre littoral naviguent partout.

Navigat. essentiellem. et grandem. transatlant.	Hâvre.	1^er^ rang.
— transatlantique et européenne	Bordeaux.	2^e^ —
— — et méditerranéenne	Marseille.	3^e^ —
— — et europ. mais moins gr.	Nantes.	4^e^ —
— européenne seulement	Rouen.	5^e^ —
— — — —	Dunkerque.	6^e^ —
— — — —	autr. p. de l'Océan.	7^e^ —
— méditerranéenne seulement	sur notre littoral. .	8^e^ —

Quant au nombre brut de tonneaux de jauge, on trouve sur. . . . . 1,000 tonn.

Océan.	Hâvre.	186	
	Bordeaux. . . .	71	
	Rouen.	51	
	Nantes.	33	662
	Dunkerque. . .	32	
	Autres ports. .	289	
Méditerranée.	Marseille.	264	338
	Autres ports. .	74	
			1,000 tonn.

Ce qui établit ce mouvement à *Marseille* dans le rapport suivant :

Plus du 1/4 du mouvem^{t}.	total	de la France.....	(26 °/₀)
Les 2/5	—	spécial de l'Océan.....	(39 °/₀)
Les 4/5	—	— de la Méditerranée.	(80 °/₀)
1 fois 1/2	—	— du Hâvre.....	(142 °/°)
3 fois 1/2	—	— de Bordeaux.....	(372 °/₀)
Plus de 5 fois	—	— de Rouen.....	(517 °/₀)
8 fois	—	— de Nantes.....	(800 °/₀)
Plus de 8 fois	—	— de Dunkerque.....	(825 °/₀)

Il excède celui du Hâvre et de Bordeaux réunis.

Quant au nombre de tonneaux des seuls navires chargés, on trouve pour..... 1,000 tonn.

Océan.....	Hâvre.....	193	640
	Bordeaux....	83	
	Rouen.....	38	
	Nantes.....	35	
	Dunkerque...	27	
	Autres ports..	264	
Méditerranée.	Marseille.....	286	360
	Autres ports..	74	
			1,000 tonn.

En sorte que ce mouvement à *Marseille* offre les rapports ci-après :

Plus du 1/4 du mouvem^{t}.	gén.	de la France.....	(28 °/₀)
Près de 1/2	—	spécial de l'Océan.....	(44 °/₀)
Près des 4/5	—	— de la Méditerranée	(79 °/₀)
1 fois 1/2	—	— du Hâvre.....	(148 °/₀)
3 fois 1/2	—	— de Bordeaux.....	(342 °/₀)
7 fois 1/2	—	— de Rouen.....	(753 °/₀)
Plus de 8 fois	—	— de Dunkerque....	(817 °/₀)
Plus de 10 fois	—	— de Nantes.....	(1037 °/₀)

Il excède celui du Hâvre et celui de Bordeaux réunis.

Enfin, si l'on compare l'utilité effective, soit le tonnage par *navires chargés*, à l'utilité apparente, c'est-à-dire au tonnage brut par navires *tant chargés que sur lest*, on trouve sur 1,000 tonneaux.

	NAVIGATION PAR		UTILITÉ.	
	NAVIRES chargés.	NAVIRES non chargés.	Accroissement.	Diminution.
OCÉAN.				
Hâvre..... Tx.	186	193	7	—
Bordeaux.....	71	83	12	—
Rouen.....	51	38	—	13
Nantes.....	33	35	2	—
Dunkerque.....	32	27	—	5
Autres ports.....	289	264	—	25
	662	640	—	22
MÉDITERRANÉE.				
Marseille.....	264	286	22	—
Autres ports.....	74	74	—	—
	338	360	22	—
	1000	1000		
SOMMES ÉGALES.....			65	65

D'où il suit que les navigations qui exigent *le moins de voyages sur lest* sont, par rang d'utilité :

Au-dessus de la moyenne générale..... celle de Bordeaux, — de Marseille, — du Hâvre, — de Nantes ;

A la moyenne générale... celle des autres ports de la Méditerranée ;

Au-dessous de la moyenne générale..... celle de Dunkerque, — des autres ports de l'Océan, — de Rouen.

CHAPITRE II.

—

Grand (1) et Petit (2) Cabotage français.

—

ÉTAT ACTUEL.

Le tonnage général de cette navigation offre :

EXPÉDITIONS.

Expédition des bâtiments chargés. .	2,471,969 t[x]
— — sur lest. .	707,762
	3,179,731

(1) Par grand cabotage, la douane, dont nous avons suivi les classifications, désigne les voyages des bâtiments français d'un port de la Méditerranée à un port de l'Océan, et réciproquement.

(2) Par petit cabotage, elle désigne les voyages par bâtiments français entre ports français de la même mer.

Cette explication était nécessaire pour éviter toute confusion avec les définitions du cabotage adoptées en commerce et en marine.

Ce tonnage se décompose ainsi :

	Grand Cabotage	Petit Cabotage.	TOTAL.
BATIMENTS CHARGÉS.			
Océan..... Tx.	72,840	1,778,603	1,851,443
Méditérranée.....	99,685	520,841	620,526
TOTAL.....	172,525	2,299,444	2,471,969
BATIMENTS SUR LEST.			
Océan (grand et petit cabotage).....		579,329	707,762
Méditerranée —		128,433	
		TOTAL....	3,179,731

Le tonnage des seuls bâtiments chargés se décompose à son tour comme il suit :

EXPÉDITIONS.	Grand Cabotage	Petit Cabotage.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque.. ..... Tx.	2,897	20,441	23,338
Hâvre.....	2,689	225,687	228,376
Rouen.....	3,385	113,426	116,811
Nantes.....	10,281	122,544	132,825
Bordeaux.....	2,152	181,003	183,155
Autres ports.....	51,436	1,115,502	1,166,938
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	51,810	178,488	230,298
Autres ports.....	47,875	342,353	390,228
TOTAUX.....	172,525	2,299,444	2,471,969

DESTINATIONS.	Grand Cabotage	Petit Cabotage.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque ..... Tx.	15,105	49,241	64,346
Hâvre.....	17,469	163,231	180,700
Rouen.....	29,002	258,382	287,384
Nantes.....	12,018	106,719	118,737
Bordeaux.....	256	191,213	191,469
Autres ports.....	25,835	1,009,817	1,035,652
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	45,630	185,449	231,079
Autres ports.....	27,210	335,392	362,602
TOTAUX.....	172,525	2,299,444	2,471,969

Le tonnage des *navires sur lest* se décompose ainsi :

Expéditions sur lest.		Grand et petit cabotage confondu.	
Océan.....	De Dunkerque.	13,312	t^x 579,329
	du Hâvre.....	32,284	
	de Rouen.....	137,357	
	» Nantes....	15,219	
	» Bordeaux...	4,796	
	d'autres ports..	376,361	
Méditerranée	de Marseille...	35,759	128,433
	d'autres ports..	92,674	
			707,762

Destinations sur lest.

Océan	pr Dunkerque..	3,113	560,053 tx.
	» le Hâvre....	69,989	
	» Rouen.....	1,511	
	» Nantes.....	21,870	
	» Bordeaux...	65,188	
	» autres ports.	396,380	
Méditerranée	» Marseille...	31,862	147,709
	» autres ports.	115,847	
			707,762

Le *poids constaté* a été :

	Grand Cabotage	Petit Cabotage.	TOTAUX
Océan..... Tx.	70,753	1,460,801	1,531,554
Méditerranée.....	120,958	411,064	532,022
TOTAL.....	191,711	1,871.865	2,063,576

Ce poids est ainsi réparti :

EXPÉDITIONS.	Grand Cabotage	Petit Cabotage.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque..... Tx.	4,946	22,233	27,179
Hâvre.....	1,000	158,506	159,506
Rouen.....	1,695	88,448	90,143
Nantes.....	12,529	91,183	103.712
Bordeaux.....	1,266	159,916	161,182
Autres ports.....	59,317	940,516	999,833
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	61,420	123,784	185,204
Autres ports.....	49,538	287,279	336,817
TOTAUX.....	191,711	1,871,865	2,063,576

DESTINATIONS.	Grand Cabotage.	Petit Cobotage.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque..... Tx.	16,534	50,785	67,319
Hâvre.....	18,824	122,631	141,455
Rouen.....	38,225	268,798	307,023
Nantes.....	13,285	86,438	99,723
Bordeaux.....	563	134,263	134,826
Autres ports.....	33,528	797,887	831,415
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	42,917	172,088	215,005
Autres ports.....	27,835	238,975	266,810
TOTAUX.....	191,711	1,871,865	2,063,576

Observations comparatives.

On doit diviser ces observations.

Les premières portent sur la comparaison du cabotage d'une mer avec celui de l'autre ; les secondes, sur la comparaison du cabotage spécial de Marseille, eu égard au mouvement général, au mouvement spécial de chaque mer, et au mouvement particulier de chacun des principaux ports.

I.

Mouvement comparé de l'un et l'autre littoral.

On a vu que le littoral français offrait un dévelop-

pement de 358 myr. réparti dans la proportion de :

Océan.....	82 %
Méditerranée.....	18 %
	100

La répartition du cabotage entre les deux mers est loin de suivre cette proportion.

On trouve en effet :

1° *Cabotage sur lest* (grand et petit réunis)

Ce tonnage se répartit : Océan, 579,329 ; Méditerranée, 128,433.

Proportion :	Océan.....	82 %
	Méditerranée.....	81 %
		100

2° *Cabotage des bâtiments chargés.*

Petit cabotage, c'est-à-dire sur la même mer.

Ce tonnage se répartit : Océan, 1,778,603 ; Méditerranée, 9,520,841.

Proportion :	Océan.....	77 %
	Méditerranée.....	23 %
		100

Grand cabotage, c'est-à-dire d'une mer à l'autre.

Ce tonnage se répartit : expédié de l'Océan, 72,840, de la Méditerranée, 99,685.

Proportion :	Océan.....	42 %
	Méditerranée.....	58 %
		100

3° *Poids constaté des cargaisons.*

Petit cabotage.

Ce poids, en termes de 1,000 kil., se répartit :

Océan, 1,460,801 ; Méditerranée, 411,063.

Proportion :	Océan.....	78 %
	Méditerranée.....	22 %
		100

Grand cabotage.

Ce poids se répartit : Océan, 70,752, ; Méditerranée, 120,958.

Proportion :	Océan.....	32 %
	Méditerranée.....	68 %
		100

Ces résultats conduisent à cette conclusion intéressante :

Que sur l'un et l'autre littoral, on cabote *sur lest* exactement dans la même proportion, eu égard à l'étendue des côtes ; — c'est la navigation *stérile.*

Mais, au contraire, en fait de navigation *féconde :*

Que le petit cabotage des bâtiments *chargés* est bien plus actif sur la Méditerranée que sur l'Océan, puisque, au lieu de 18 % seulement qui reviendraient à cette mer, elle atteint 23 %, et que l'Océan, qui devrait offrir 82 %, n'en présente que 77 ;

Que la même différence se retrouve, à 1 % près,

sur le poids des cargaisons transportées au petit cabotage ;

Que le grand cabotage des bâtiments chargés, c'est-à-dire celui des transports d'un littoral à l'autre, est supérieur, de la Méditerranée à l'Océan, à celui de l'Océan à la Méditerranée, puisque les expéditions de la Méditerranée offrent 58 ⅌ du tonnage général, et 68 ⅌ du poids total des marchandises transportées.

II.

Etudions maintenant le rôle particulier de Marseille.

On a vu que le cabotage *sur lest* est, sur l'Océan, de..... 579,329
Sur la Méditerranée, de..... 128,433
Total.... 707,762

On a vu la répartition de ce tonnage par ports ;

Il reste à établir ce rapport sur 1,000 tx ; on trouve ainsi :

Grand et petit cabotage *sur lest.*

	Expédition.	Destination.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque..... Tx.	19	7	26
Hâvre.....	45	98	143
Rouen.....	194	2	196
Nantes.....	21	31	52
Bordeaux.....	7	92	99
Autres ports.....	533	560	1093
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	50	45	95
Autres ports.....	131	165	296
TOTAUX.....	1000	1000	2000

En sorte que la part de ce mouvement improductif de la navigation sur lest par cabotage n'est, à Marseille, eu égard à la totalité, que de 4 ½ %.

Celui de	Dunkerque	est de	1 ⅓ %
—	Nantes	—	2 ½ %
—	Bordeaux	—	5 % —
—	Hâvre	—	7 % —
—	Rouen	—	9 ¾ %

Passons au cabotage fécond, à celui des bâtiments *chargés*.

D'après les chiffres relevés plus haut, on obtient les rapports suivants :

1° *Grand cabotage.*

	Expédition.	Destination	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque ..... Tx.	16	87	103
Hâvre.....	15	101	116
Rouen	20	168	188
Nantes	59	69	128
Bordeaux.....	13	2	15
Autres ports.....	299	151	450
MÉDITERRANÉE.			
Marseille	300	264	564
Autres ports.....	278	158	436
TOTAUX.....	1000	1000	2000

Aussi sur le mouvement productif du *grand cabotage français*,

Marseille prend part pour		28 %
Rouen	—	18 %
Nantes	—	6 ½ %
Hâvre	—	5 ½ %
Dunkerque	—	5 %
Bordeaux	—	½ %

2° *Petit cabotage.*

	Expédition.	Destination.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque..... Tx.	9	23	32
Hâvre.....	98	71	169
Rouen.....	49	112	161
Nantes.....	53	46	99
Bordeaux.....	79	83	162
Autres ports.....	486	439	925
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	77	80	157
Autres ports.....	149	146	295
TOTAUX.....	1000	1000	2000

Ainsi, sur le mouvement productif du *petit cabotage français*,

Marseille prend part pour environ...		8 %
Le Hâvre	—	8 ½ %
Rouen	—	8 %
Bordeaux	—	8 %
Nantes	—	5 %
Dunkerque	—	1 ½ %

Terminons par la comparaison du *poids* des cargaisons transportées.

Des relevés produits plus haut, il réulte que 1,000 tonnes de 1,000 kil. chacune, transportées par le cabotage, se répartissent ainsi :

1° *Grand cabotage.*

	Expédition.	Destination.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque.....Tx.	25	86	111
Hâvre.....	5	98	103
Rouen.....	9	200	209
Nantes.....	65	69	134
Bordeaux.....	6	3	9
Autres ports.....	310	176	486
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	321	223	544
Autres ports.....	259	145	404
TOTAUX.....	1000	1000	2000

Ainsi sur le *poids* transporté par le *grand cabotage*,

Marseille prend part pour.....		27 %
Rouen	—	10 ½ %
Nantes	—	6 ½ %
Dunkerque	—	5 ½ %
Le Hâvre	—	5 %
Bordeaux	—	0 ½ %

2° *Petit cabotage.*

	Expédition.	Destination.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque..... Tx.	12	27	39
Hâvre.....	84	66	150
Rouen	47	144	191
Nantes..	49	46	95
Bordeaux.....	85	71	156
Autres ports.....	503	427	930
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	66	92	158
Autres ports.....	154	127	281
TOTAUX.....	1000	1000	2000

Ainsi, sur le *poids* transporté au *petit cabotage*,

Marseille prend part pour..... 8 %
Rouen — 9 ½ %
Bordeaux — 8 %
Le Hâvre — 7 ½ %
Nantes — 4 ½ %
Dunkerque — 2 %

CHAPITRE III.

—

Transit.

—

Le transit général par la France s'est élevé, en 1842, à 33,320 tonnes de 1,000 kil.

Voici par quels bureaux ces marchandises sont entrées.

Entrées.

Frontière de *mer*.	Océan.	Dunkerque.	5,545		
		Hâvre.....	112,108		
		Rouen.....	7,722		
		Nantes.....	95	137,284	
		Bordeaux..	4,055		216,900
		Autres ports	7,759		
	Méd^née	Marseille...	77,877		
		Autres ports	1,739	79,616	
Frontière de *terre*.....					116,306
					333,206

Les bureaux de *sortie* sont :

Frontière de *mer*.	Océan.	Dunkerque.	6,238		
		Hâvre.....	11,026		
		Rouen.....	22		
		Nantes.....	71	31,711	39,845
		Bordeaux..	3,013		
		Autres ports	11,341		
	Médnée	Marseille...	8,052		
		Autres ports	82	8,134	
		Frontière de *terre*.....			293,361
					333,206

OBSERVATIONS COMPARATIVES.

Elles seront d'abord générales, ensuite particulières par ports.

Observations générales.

1° Quant aux frontières de terre et de mer :

C'est que le transit est procuré par la frontière de mer pour..... 216,900 tonn.

Et par celle de terre pour..... 116,306 —

Proportion. .	Frontière de mer.....	65 %
	— de terre....	35 %
		100

Et que l'écoulement de sortie s'opère, vers la frontière de mer, pour..... 31,711 tonn.

Et vers celle de terre pour..... 293,361 —

Proportion. .	Vers l'Europe contin.	88 %
	Vers la mer.....	12 %
		100

En d'autres termes, le courant de transit général se dirige pour 2/3 de la mer à la terre, et seulement pour environ 1/10 de la terre ou de la mer à la mer.

C'est donc essentiellement un courant d'importation continentale.

2° Quant à la comparaison de l'Océan à la Méditerranée :

C'est que le transit pénètre actuellement dans la proportion de 137,284 par l'Ouest, et de 79,616 par notre mer,

Soit.....	Par l'Océan.	63 %
	Par la Méditerranée.	37 %
		100

Et qu'il sort, savoir : par l'Océan, 31,711 ; et, par la Méditerranée, 8,134.

Proportion....	Océan.....	76 %
	Méditerranée.....	24 %
		100

En d'autres termes, la Méditerranée, qui n'a que le quart des sorties, a plus du tiers des entrées.

Observations spéciales par Ports.

Les entrées et sorties maritimes offrent, par ports, la proportion suivante pour 1,000 tonnes.

	Entrées.	Sorties.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Hâvre	525	277	802
Dunkerque	26	157	183
Bordeaux	22	75	97
Rouen	36	0	36
Nantes	0	1	1
Autres ports	18	285	303
MÉDITERRANÉE.			
Marseille	365	204	569
Autres ports	8	1	9
TOTAUX.	1000	1000	2000

D'où il suit que, par rang d'importance, le transit appartient actuellement :

Au Hâvre pour 40 %
A Marseille — 28 %
A Bordeaux — 4 ½ %
A Dunkerque — 4 %

} De la totalité des transits maritimes.

Rien pour Nantes ni pour Rouen.

En d'autres termes, Marseille et le Hâvre sont les deux grandes portes de mer du transit; mais le Hâvre, quoique d'une manière plus considérable (1), moins exclusivement que Marseille.

(1) D'après les publications plus récentes de l'administration des douanes, la priorité a été reprise par Marseille.

Ainsi, par l'Océan, le transit va en partie vers l'Espagne par Bordeaux, en partie vers la Belgique et l'Allemagne par Dunkerque; en partie, enfin, vers les mêmes régions intérieures par quelques autres ports, tels que Calais, Boulogne, etc. Aussi, le transit du Hâvre, comparé au transit total par l'Océan, est-il de 122,134 tonneaux sur 168,995.

Proportion sur l'Océan.	Hâvre.....	72 %
	Autres ports.	28 %
		100

Tandis que le transit par la Méditerranée est entièrement concentré à Marseille. Ce port, en effet, présente un transit de 85,929 sur un total de 87,850.

Proportion sur la Méditerranée..	Marseille.....	98 %
	Autres ports.....	2 %
		100

Ce rapprochement démontre que Marseille est encore plus éminemment le port de transit pour la Méditerranée que le Hâvre ne l'est pour l'Océan. C'est la force des choses, tirée de la condition géographique, qui le veut ainsi.

Le Hâvre tient, il est vrai, la prééminence; mais cela se rattache à des causes d'infériorité dans la condition matérielle, causes dont l'énumération ne serait point ici à sa place. Cela vient, somme toute, de ce que le port de Marseille, insuffisant, encombré, desservi

par des procédés de manutention barbares, ne pouvait lutter de bon marché. Mais ces causes ne sont pas d'une nature permanente ; avec l'égalité des moyens de lutte, l'égalité d'importance se rétablira.

CHAPITRE IV.

—

Entrepôts.

—

ÉTAT ACTUEL.

La totalité des entrepôts de France renfermait au

1er janvier 1842.....	270,481 tonnes.
Il a été importé en 1842.....	926,342
Total.....	1,196,823 tonnes.
Il en est sorti.....	884,544 tonnes.
Il restait au 31 décemb. 1842.	312,279
Somme égale.....	1,196,823 tonnes.

Ces résultats généraux se décomposent ainsi :

	ENTREPÔTS.	ENTRÉES EN ENTREPÔT.	
De l'Océan.	Hâvre.	216,718	
	Bordeaux. . . .	60,798	
	Nantes.	46,110	
	Rouen.	23,548	t[x] 467,814
	Dunkerque. . .	15,361	
	Autres ports. .	105,279	
De la Méditerranée.	Marseille.	377,614	413,709
	Autres ports. .	36,095	
	Intérieur.		44,819
	TOTAL.		926,342

Importance de l'approvisionnement permanent.

ENTREPOT.	Au 31 déc. 1841.	Au 31 déc. 1842.	Moyenne.	
SUR L'OCÉAN.				
Dunkerque.	3,249	4,095	3,672	
Hâvre.	51,373	65,959	58,664	
Rouen.	4,804	7,548	6,176	152,547[tx].
Nantes.	13,534	14,229	13,882	
Bordeaux.	20,919	24,099	22,509	
Autres ports.	37,270	57,794	47,644	
SUR LA MÉDITERRANÉE				
Marseille.	108,906	105,729	107,318	126,700
Autres ports.	20,086	18,679	19,382	
Intérieur.	10,340	14,147	—	12,243
TOTAUX.	270,481	312,279	—	291,490

Observations comparatives.

1° Rapprochements généraux ;

Les entrées en entrepôt sont :

Dans les ports de l'Océan, de....	467,814	tonn.
Dans ceux de la Méditerranée....	413,709	
Dans l'intérieur.....	44,819	
TOTAL.....	926,342	tonn.

Proportion..... Océan.....	50	%
Méditerranée.	45	%
Intérieur....	5	%
TOTAL.....	100	

L'approvisionnement permanent est :

Dans les ports de l'Océan, de....	152,547	tonn.
Dans ceux de la Méditerranée....	126,700	
Dans l'intérieur.....	12,243	
TOTAL.....	291,490	tonn.

Proportion..... Océan.....	52	%
Méditerranée.	44	%
Intérieur....	4	%
TOTAL.....	100	

2° Rapprochements spéciaux par ports d'entrepôt.

1° *Entrées en entrepôt.*

1,000 tonnes se répartissent ainsi :

Océan.....	Hâvre.....	234	505 tonn.
	Bordeaux...	65	
	Nantes.....	49	
	Rouen.....	25	
	Dunkerque..	16	
	Autres ports.	116	
Méditerranée.	Marseille....	408	447 tonn.
	Autres ports.	39	
	Intérieur....	48	48 tonn.
	TOTAL.....	1,000	1,000 tonn.

Par suite, sous ce rapport, la part relative de Marseille est dans la proportion suivante :

Près de la moitié du mouvement génér. d'entrée en entrepôt..... soit (45 °/₀)
Presque égale à celui de notre littor. sur l'Océan. — (80 °/°)
Les $^{9}/_{10}$ de celui de tout le littor. de la Méditerr. — (88 °/°)
Presque le double de celui du Hâvre..... — (174 °/₀)
— sextuple de celui de Bordeaux..... — (620 °/₀)
— huit fois celui de Nantes..... — (830 °/₀)
— seize fois celui de Rouen..... — (1630 °/₀)
Vingt-cinq fois celui de Dunkerque..... — (2500 °/₀)
Huit fois celui de tous les entrepôts intérieurs. — (820 °/₀)

2° *Stock permanent en entrepôt.*

1,000 tonnes se répartissent ainsi :

Océan.....	Hâvre.....	201	524 tonn.
	Bordeaux..	77	
	Nantes.....	47	
	Rouen.....	21	
	Dunkerque..	12	
	Autres ports.	166	
Méditerranée.	Marseille....	368	434 tonn.
	Autres ports.	66	
	Intérieur....	42	42 tonn.
	TOTAL.....	1,000	1,000 tonn.

Par suite, sous ce nouveau rapport, la part relative de Marseille est celle-ci :

Le 1/3 de l'entrepôt général.....	soit (36 °/₀)
Les 2/3 de celui de l'Océan.....	— (69 °/₀)
Les 4/5 de celui de la Méditerranée.....	— (83 °/₀)
Presque double de celui du Hâvre.....	— (182 °/₀)
— quintuple de celui de Bordeaux...	— (480 °/₀)
8 fois celui de Nantes.....	— (780 °/₀)
18 fois celui de Rouen.....	— (1800 °/₀)
30 fois celui de Dunkerque.....	— (3000 °/₀)
8 fois celui de l'intérieur.....	— (800 °/₀)

Enfin, le rapprochement des quantités, entrant dans chaque entrepôt avec les existences de chacun, fait ressortir que les uns ont de l'accumulation, tandis que les autres écoulent rapidement. Les voici classés dans cet ordre d'utilité :

Sur 1,000 tonnes, on trouve :

	Entrées.	Stock permanent.	Écoulement excédant.	Excès d'accumulation.
Marseille.....	408	368	40	»
Hâvre.....	234	201	33	»
Entrepôts intérieurs.	48	42	8	»
Rouen.....	25	21	4	»
Dunkerque.....	16	12	4	»
Nantes.....	49	47	2	»
Bordeaux.....	65	77	»	12
Ports de la Méditerranée autres que Marseille.	39	66	»	27
Autres ports d'Océan	116	166	»	52
TOTAUX.....	1,000	1,000	91	91

D'où il suit que le port de Marseille est à la tête des entrepôts du royaume, non-seulement pour la quantité des versements qu'il reçoit et pour la masse de son approvisionnement permanent, mais aussi pour la rapidité de son écoulement; car l'activité d'écoulement des entrepôts est leur vie. L'accumulation y est, au contraire, un signe de torpeur, et l'échelle décroissante ci-dessus est le tableau fidèle de leur utilité par progression décroissante.

RÉEXPORTATIONS.

Bien que les réexportations directes à l'extérieur soient une dépendance du régime général des entrepôts, leur caractère spécial et leur importance exigent qu'on s'en occupe à part.

En voici le tableau précis :

Océan.....	Hâvre.....	25,578	48,558
	Bordeaux..	7,615	
	Dunkerque.	4,166	
	Nantes....	2,659	
	Rouen.....	140	
	Autres ports	8,400	
Méditerranée.	Marseille...	153,252	171,823
	Autres ports	18,571	
Frontière de terre.	Morlaix et Strasbourg....		965
			221,346

Observations comparatives.

Dans ce qui précède, on trouve la démonstration de ce grand fait qui a été signalé plus haut, de l'existence, propre à la Méditerranée, d'un grand entrepôt cosmopolite, où tous les pavillons viennent verser et puiser.

On le voit : sur 221,349 tonnes, la Méditerranée réexporte 171,823, l'Océan 48,558, et les entrepôts intérieurs 965.

Proportion :	Méditerranée.....	78 ½ °/₀
	Océan.....	21 °/₀
	Frontière de terre.....	— ½ °/₀
		100

Maintenant, si l'on compare les principales places maritimes entre elles, on les trouve dans le rapport suivant, pour la répartition de 1,000 tonnes:

Océan.....	Hâvre.....	115	219
	Bordeaux.....	34	
	Dunkerque.....	19	
	Nantes.....	12	
	Rouen.....	1	
	Autres ports....	38	
Méditerranée.	Marseille.....	693	777
	Autres ports....	84	
Frontière de terre.....		4 —	4
		1,000	1,000

Par suite, dans ce grand mouvement, Marseille prend part d'une manière tout à fait remarquable.

Elle représente :

Les 7/10 du commerce général de réexportation...	(69 °/₀)
Les 9/10 de ce commerce dans la Méditerranée....	(89 °/₀)
3 fois celui de l'Océan.....	(302 °/₀)
6 fois — du Hâvre.....	(603 °/₀)
20 fois — de Bordeaux.....	(2,032 °/₀)
36 fois — de Nantes.....	(3,640 °/₀)

C'est ici naturellement la place d'un double redressement bien essentiel.

Dans une discussion législative récente, où il était question de l'utilité considérable du commerce de réexportation qui est particulier à Marseille, on n'a pas hésité à avancer deux choses d'une extrême gravité : — l'une, que ce commerce ne serait dû qu'à l'exemption du droit de tonnage, concédée à ce port, et qu'il était la cause d'une invasion de la navigation étrangère, au détriment du pavillon national ; — l'autre, que cette prédominance, excessive à Marseille, du pavillon étranger, y détruisait l'inscription maritime.

Si ces assertions n'étaient pas parties de haut, on pourrait les négliger. Mais ces attaques, par le caractère élevé des personnes qui les ont formulées, nécessitent deux réponses catégoriques.

Il est déplorable d'avoir à le dire : on a parlé sans savoir. Si l'on avait connu les faits, on eût parlé tout autrement.

D'abord, est-il vrai que le commerce de réexportation à Marseille soit dû à un privilége d'exemption des droits de navigation ? Non. Exemptez de ces droits tel autre port de nos deux mers, vous ne lui donnerez pas pour cela l'entrepôt étranger. Cet entrepôt et ses sorties maritimes sont une spécialité de la Méditerranée, et, sur cette mer, une spécialité de quelques grands ports.

La mesure d'exemption que l'on qualifie de privilége, ne fait que rétablir l'égalité des conditions de la lutte avec les ports rivaux étrangers, sans rien ôter,

qui soit sensiblement appréciable, à l'activité propre des ports français. L'exemption du droit de tonnage se lie à la question des réexportations, en ce que, sans cette immunité, ce commerce de concurrence contre les ports étrangers serait rendu impossible pour Marseille; mais l'immunité ne donne rien autre à Marseille que l'égalité avec les ports étrangers ses rivaux.

Et cela n'est aucunement au préjudice du pavillon national.

Pour s'en convaincre, il suffit de rapprocher les chiffres généraux qui accusent la proportion de tonnage français et étranger existant sur chaque littoral français, et dans chacun de nos ports principaux.

On va voir que, bien loin de pouvoir accuser Marseille et la Méditerranée de sacrifier le pavillon français, c'est à Marseille et à la Méditerranée qu'est due sa plus grande, sa plus utile activité.

Un mot sur l'ensemble.

La grande navigation extérieure de la France est représentée, pour 1842, par un tonnage total de 4,136,245 tx.

Dans cette navigation il y a deux parts.

L'une *réservée* exclusivement au pavillon français, et même encouragée par des primes : c'est celle de nos colonies et de nos grandes pêches.

L'autre, de *concurrence*, c'est-à-dire dans laquelle nos navires ont pour rivaux tous les pavillons.

Si, du total brut ci-dessus (4,136,245 tx.), on

retranche la navigation *réservée*, qui n'est pas une preuve de supériorité sur l'étranger, mais la conséquence du privilége et des subventions nationales, le surplus constitue *la navigation de concurrence.*

C'est celle-là qu'il importe de décomposer pour savoir de quel côté le pavillon national lutte avec plus de succès.

En voici le tableau :

	Océan	Méditerranée.	TOTAL.
Total brut de la grande Navigon.	2,738,410	1,397,835	4,136,245
A déduire, navigation réservée.	273,802	64,836	338,638
Net, navigation de concurrence.	2,464,608	1,332,999	3,797,607
Part du pavillon francais.....	510,851	476,322	987,173
— — étranger.....	1,953,757	856,677	2,810,434
TOTAUX.....	2,464,608	1,332,999	3,797,607
Rapport. pavillon français..	20 %	36 %	26 %
— étranger..	80 %	64 %	74 %
TOTAUX.....	100	100	100

Il résulte de ces rapprochements généraux ceci :

1° La navigation *réservée*, c'est-à-dire le champ du privilége, est exploitée principalement par les côtes de l'Océan ; — sur 338,638 tx, il y a pour l'Océan 273,802 tx ; pour la Méditerranée 64,836.

Proportion :		
	Océan.....	81 %
	Méditerranée.....	19 %
		100

Et que la Méditerranée, par contraire, qui, dans le mouvement général de la navigation extérieure, figure pour plus d'un tiers, n'est pas en position, par sa condition géographique, d'atteindre seulement au 1/5 de la navigation privilégiée.

D'où la preuve que les priviléges, les primes, sont pour la navigation de l'Océan.

Ceci ressortira mieux encore de la décomposition du mouvement de cette navigation (entrées et sorties).

Navigation réservée :

	Océan.	Méditerranée.	TOTAUX.
COLONIES.			
Antilles	103,369	32,879	136,248
Bourbon	41,691	12,813	54,504
Sénégal	6,311	2,913	9,251
Cayenne	7,477	2,050	9,527
Pondichéry	527	229	756
GRANDES PÊCHERIES.			
Morues	104,597	14,952	118,549
Baleines	9,800	—	9,800
TOTAUX	273,802	64,836	338,638

On voit donc que l'Océan tient :

Plus des ¾ de la navigation privilégiée des *Antilles* et de *Bourbon*.

Plus des ⅔ de celle du *Sénégal* et de la *Guyane*, et que sa position septentrionale lui assure :

La totalité des primes pour la pêche de la morue et

de la baleine, dont les armements ne peuvent se faire utilement sur la Méditerranée, et pour lesquels il faut des marins du nord.

2° D'un autre côté, tandis que la combinaison des faveurs coloniales et la force des choses évincent nos navires français méditerranéens de la presque totalité de la navigation réservée, ces mêmes navires français de la Méditerranée, contraints à exploiter le champ ingrat de la concurrence étrangère, soutiennent la lutte de pavillon à pavillon, et le font avec bien plus de succès que les navires de l'Océan.

En effet, sur cette navigation de *concurrence*, le rapport général est : { français..... 26 %
étrangers..... 74 %
100

Eh bien, si l'on distingue la Méditerranée de l'Océan, on trouve :

Océan, français 510,851 tx ; étrangers 1,953,757.
Total 2,464,608.

Proportion : { français..... 20 %
étranger..... 80 %

Méditerranée, français 476,322 tx; étranger 856,677.
Total 1,332,999.

Proportion : { français..... 36 %
étranger..... 64 %
100

Maintenant, si l'on passe à des rapprochements spéciaux *par ports*, on retrouve, d'une manière plus marquée, plus caractéristique, il faut le dire, la constatation des mêmes faits.

Décomposition par Ports de la navigation réservée au pavillon Français.

PORTS. (ENTRÉES ET SORTIES).	COLONIES FRANÇAISES.					Grandes pêcheries françaises.		TOTAUX	
	Antilles.	Bourbon	Sénégal.	Guyane.	Pondichéry.	Pêche de morues.	Pêche de baleines.	Par Ports.	Par Mers.
OCÉAN.									
Hâvre..... Tx.	59,804	7,633	243	1,020	—	6,859	9,018	84,577	
Bordeaux.....	21,123	11,617	2,949	3,847	—	8,360	502	48,398	
Nantes.....	7,011	19,794	2,099	2,610	527	1,243	280	33,564	
Dunkerque.....	3,022	—	—	—	—	12,550	—	15,572	273,802
Rouen.....	—	—	980	—	—	—	—	980	
Autres ports.....	12,409	2,647	70	—	—	75,585	—	90,711	
MÉDITERRANÉE.									
Marseille.....	32,879	12,389	2,913	2,050	229	9,254	—	59,711	64,836
Autres ports.....	—	424	—	—	—	4,698	—	5,122	
TOTAUX.....	136,248	54,504	9,254	9,527	756	118,549	9,800	338,638	338,638

Le langage de ces chiffres est significatif.

La navigation réservée, avec ses priviléges et ses primes, est pour les ports de l'Océan.

On s'y est partagé les faveurs.

Le Hâvre tient les *Antilles*. Il transporte, à lui seul, 60,000 tx sur 136,000 ; c'est presque la moitié de cette navigation.

Nantes s'est concentré sur *Bourbon*. Il transporte près de 20,000 tx sur 54,000, soit environ 2/5.

Bordeaux et Nantes ont près des 2/3 de la navigation du *Sénégal* et de la *Guyane*.

Enfin, indépendamment des grands ports ci-dessus. qui ont aussi leur lot, ceux de Granville, Saint-Malo, Dieppe, Saint-Servan, le Légué, Binic, La Rochelle, Portrieux, Saint-Paul, Saint-Martin et Bayonne se partagent 75,000 tx de la navigation des pêcheries.

Au milieu de toutes ces faveurs de navigation, quel est le lot de Marseille?

En totalité 59,714 tx, c'est-à-dire moins que la seule navigation du Hâvre aux Antilles.

Marseille n'a que 18 % de la navigation réservée.

Et les autres ports de la Méditerranée ont environ 1 % !

Voici, au surplus, l'exacte répartition de la navigation réservée ; par 100 tx de jauge, il y a :

Océan.....	Pour le Hâvre.....	25	81 °/₀
	— Bordeaux...	14	
	— Nantes.....	10	
	— Dunkerque..	5	
	— Rouen.....	0	
	— Autres ports.	27	
Méditerranée.	— Marseille....	18	19 °/₀
	— Autres ports.	1	
			100

Aussi, Marseille, dont l'activité commerciale joue en tout un rôle si important, Marseille n'a que 18 °/₀, et le littoral voisin 1 °/₀, de la navigation *réservée* au pavillon français. On ne peut, certes, dire qu'elle se soit emparée du champ privilégié!

Mais, à présent, il va être intéressant de suivre son activité dans la navigation de concurrence.

Ici les rôles changent : on vient de voir comment se répartissait le privilége du pavillon; on va connaître la part de chaque port dans les voyages où l'étranger est notre rival.

La navigation de concurrence est de 3,797,607, ainsi répartis :

Océan....	Hâvre.....	685,194	2,464,608
	Bordeaux....	253,761	
	Rouen.....	210,115	
	Dunkerque...	117,909	
	Nantes.....	101,343	
	Autres ports.	1,096,286	
Méditerranée	Marseille....	1,031,993	1,332,999
	Autres ports.	301,006	
			3,797,607

Ce qui équivaut au rapport de 100 tonneaux, ainsi répartis :

Océan.....	Hâvre.....	18	65 °/₀
	Bordeaux.....	7	
	Rouen.....	6	
	Dunkerque.....	3	
	Nantes.....	2	
	Autres ports.....	29	
Méditerranée.	Marseille.....	27	35 °/₀
	Autres ports.....	8	
			100

En sorte que Marseille, qui ne prend que 18 °/₀ de la navigation réservée, fait pourtant 27 °/₀ du travail de concurrence : tout juste l'inverse du Hâvre, qui prend 25 °/₀ de la navigation réservée, et ne fait que 18 °/₀ du travail de concurrence !

Et en sorte, encore, que les autres ports de ce littoral, qui ne prennent que 1 °/₀ de la navigation réservée, entrent pour 8 °/₀ dans celle de concurrence !

Et maintenant, un dernier aperçu va permettre de compléter cette appréciation.

Il s'agit de déterminer comment, dans ces luttes entre bâtiments français et étrangers, chacun des ports ci-dessus aide le pavillon national.

On va juger :

	Nav. Français.	Nav. Etrangers.
Dunkerque	52,083	65,826
Nantes	38,875	62,468
Bordeaux	69,376	184,385
Hâvre	143,818	541,376
Rouen	19,834	190,281
Autres ports	186,865	909,421
Marseille	305,594	726,399
Autres ports	170,728	130,278
	987,173	2,810,434
Navigation de concurrence.	3,797,607	

Ce qui place les pavillons français et étrangers dans le rapport suivant :

Océan	Dunkerque	français...	44 %	100
		étrangers.	56 »	
	Nantes	français...	28 »	100
		étrangers.	62 »	
	Bordeaux	français...	27 »	100
		étrangers.	73 »	
	Hâvre	français...	21 »	100
		étrangers.	79 »	
	Rouen	français...	9 »	100
		étrangers.	91 »	
	Autres ports	français...	17 »	100
		étrangers.	83 »	
Méditerranée.	Marseille	français...	30 »	100
		étrangers.	70 »	
	Autres ports	français...	57 »	100
		étrangers.	43 »	

En conséquence, si l'on excepte Dunkerque et Nantes (qui ne font au surplus que 5 °/₀ de la navigation de concurrence), il n'est pas un seul de nos ports qui fasse travailler le pavillon national autant que le fait Marseille.

Marseille, sur 100 tx. en transporte 30 par pavillon français :

Bordeaux, seulement 27 ;

Le Hâvre, 21 ;

Les autres ports de l'ouest, 17 ;

Rouen, 9 !

Et c'est pourtant en présence de tels faits (que nul homme d'état ne devrait ignorer, car ils résultent de documents officiels et publics), c'est contre le grand port, contre celui qui profite le moins des priviléges, contre celui qui s'adonne le plus à la navigation de concurrence, et qui, dans cette carrière ouverte à tous les pavillons, dépasse d'une moitié en sus l'utilité de la plupart des autres ports, au point de vue des intérêts du pavillon national ; c'est contre Marseille qu'on ne cesse de porter l'accusation mensongère de favoriser le navire étranger ! Marseille le favorise moins qu'aucun des ports principaux voués au travail de la concurrence étrangère. La Méditerranée est, à un degré éminent, la mer où le pavillon français s'est fait la plus belle part proportionnelle ; et, s'il est un re-

proche mérité, c'est celui que nous adresserons aux ports de l'ouest : d'exploiter les priviléges de navigation (grand cabotage, pêcheries, colonies); d'éviter le champ ingrat des luttes extérieures ; de laisser descendre chez eux l'inégalité à la proportion de 2 navires français sur 10, lorsque Marseille se soutient à 3 sur 10, et enfin de faire accuser sans cesse à la tribune le port le plus industrieux et le plus national !

Espérons que le pays finira par ouvrir les yeux sur les services réels ; qu'il cessera d'accepter ces préjugés hostiles à Marseille, œuvre d'une jalousie aveugle. C'est encore pour aider à la vérité de se faire jour que nous croyons utile de résumer ici, avec la vivacité d'un rapprochement synoptique, les faits décisifs qui viennent d'être déroulés.

Un premier tableau fixera ces faits. Un second en fera ressortir les conséquences.

TABLEAU INDICATIF de la part respective des Pavillons français et étrangers, sur les côtes de France, dans la navigation de concurrence.

	OCÉAN.							MÉDITERRANÉE.		
	Dunkerque.	Nantes.	Bordeaux.	Hâvre.	Rouen	Autres Ports.	TOTAL.	Marseille.	Aut. Ports.	TOTAL.
Grande navigation. — Total brut.....	133,481	134,907	302,159	769,771	211,095	1,186,997	2,738,410	1,091,707	306,128	1,397,835
A déduire. — Navigation réservée au pavillon français (Colonies françaises et grandes pêches.....	15,572	33,564	48,398	84,577	980	90,711	273,802	59,714	5,122	64,836
Net. — Navigation de *concurrence*.....	117,909	101,343	253,761	685,194	210,115	1,096,286	2,464,608	1,031,993	301,006	1,332,999
Part du pavillon français..	52,083	38,875	69,376	143,818	19,834	186,865	510,851	305,594	170,728	476,322
» » étranger..	65,826	62,468	184,385	541,376	190,281	909,421	1,953,757	726,399	130,278	856,677
Somme égale. — Navigation de *concurrence*.....	117,909	101,343	253,761	685,194	210,115	1,096,286	2,464,608	1,031,993	301,006	1,332,999

TABLEAU INDICATIF

De la part proportionnelle du Tonnage sur 100 tx.

DÉSIGNATION des PORTS.	Entre les principaux Ports et entre l'un et l'autre littoral français. NAVIRES FRANÇAIS navigation réservée.		navigation de concurrence.		ENTRE PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS dans chaque port et sur chaque littoral. franç.	étrang.	Total.	franç.	étrang.
OCÉAN.									
Hâvre.....	25		18		21	79	100		
Bordeaux.....	14		7		27	73	100		
Rouen.....	00	81	6	65	9	91	100	21	79
Nantes.....	10		2		38	62	100		
Dunkerque..	5		3		44	56	100		
Autres ports..	27		29		17	83	100		
MÉDITERRANÉE.									
Marseille.....	18	19	27	35	30	70	100	36	64
Autres ports...	1		8		57	43	100		
TOTAUX.....	100	100	100	100					

Dans la discussion récente à laquelle donna lieu, à la Chambre élective, l'exemption du droit de tonnage dont jouit Marseille, un orateur dont le témoignage était fort grave, à raison de sa haute position dans la marine, l'amiral Leray, n'hésita pas à accuser le commerce de réexportation de ruiner l'inscription maritime, et, en preuve, il produisit, au milieu de la stupéfaction de la chambre, le relevé suivant par sous-arrondissements maritimes :

St-Servan (soit St-Malo).	7,914	marins	classés.
Hâvre	4,669	»	»
Dunkerque	4,261	»	»
Nantes	3,975	»	»
Bordeaux	4,789	»	»
Bayonne	1,541	»	»
Marseille	1,023	»	»

Est-il besoin de dire quelle impression profonde, fatale pour Marseille, produisit la comparaison de ces chiffres?

Rien, cependant, n'était plus faux que la base de cette comparaison.

Il se trouve que, par une grossière méprise, on avait mis en parallèle Marseille, chef-lieu d'un sous-arrondissement composé *d'un seul quartier*, avec les autres chefs-lieux de sous-arrondissement composés chacun *de nombreux quartiers*. Ainsi,

St-Servan (St-Malo) :

Comprend	4	quartiers	13	myriam. de côtes.
Hâvre	5	»	45	»
Dunkerque	5	»	16	»
Nantes	3	»	27	»
Bordeaux	5	»	77	»
Bayonne	3	»	83	»
Marseille	1	»	4	»

C'est donc par quartiers, non par chefs-lieux d'arrondissement, qu'il fallait comparer.

Par quartiers, on trouve :

Quartier de St-Servan.....	3,711	marins classés.
» du Hâvre.....	999	»
» de Dunkerque....	1,756	»
» de Nantes.....	1,779	»
» de Bordeaux.....	1,577	»
» de Bayonne.....	624	»
» de Marseille.....	1,023	»

Ainsi, la méprise déplorable dans laquelle un amiral a jeté la Chambre élective, en comparant des sous-arrondissements à un simple quartier, n'est pas moindre que ceci :

Marins classés placés à tort	à St-Servan...	4,203
» »	au Hâvre....	3,670
» »	à Dunkerque.	2,505
» »	à Nantes....	2,196
» »	à Bordeaux..	3,221
» »	à Bayonne...	917

Par suite, disparaît la fantasmagorie de chiffres au moyen de laquelle il était fait illusion au pays.

Reste maintenant à apprécier la réalité.

D'après les relevés de l'inscription maritime dans les quartiers ci-dessus comparés, leur rang d'importance est celui-ci :

1er rang,	Saint-Servan.....	3,711
2e »	Nantes.....	1,779
3e »	Dunkerque	1,756
4e »	Bordeaux.....	1,577
5e »	Marseille.....	1,023
6e »	Hâvre.....	999
7e »	Bayonne.....	624

Quelles sont les causes qui placent Marseille au 5e rang ?

On va les indiquer rapidement.

Saint-Servan. —

Ce quartier ne doit la majeure partie de son effectif (3,711 marins) qu'aux primes d'armement pour la pêche de la morue.

Il est alloué annuellement au budget 4 *millions* pour encourager les grandes pêcheries françaises. A cette somme sont souvent ajoutés des crédits supplémentaires.

Sur les armements sortis pour cette navigation réservée, pendant l'année 1842, le quartier de Saint-Servan figure pour 43 navires, jaugeant 5,531 tonn.

Sur les 13,301 marins classés embarqués de France pour les pêcheries, le quartier de Saint-Servan en a fourni 1,406.

Il a, par conséquent, participé, dans la même proportion, à la répartition des 4,000,000 d'encouragement annuel ; ce qui ressort à environ 300 fr. par homme.

On peut donc conclure que si le quartier de Saint-Servan présente 3,711 hommes des classes, le pays les paie par une subvention de 420,000 fr. par an.

Et cela est si vrai, qu'à part cette navigation, le mouvement maritime de Saint-Servan est presque nul ; il offre :

grande navig., entrée et sortie.		14,847
cabotage.....		30,387
Tonneaux		45,234

Ce qu'on vient d'observer pour le quartier de Saint-Servan est bien plus saillant pour le sous-arrondissement entier de Saint-Malo ; on y compte 7,914 marins classés.

Mais la grande pêcherie en emploie :

A Saint-Malo.....	1,128
A Saint-Servan.....	1,406
A Granville.....	2,445
	4,979
Restent donc pour ces 3 ports.	2,935

Et, par suite, sur les 13,301 marins employés aux pêcheries françaises, les 4,979 de ce sous-arrondissement participent aux quatre millions de primes pour 1,450,000 fr.

Nantes. — 1,779 marins classés.

Nantes est un port de rivière.

Il s'en faut de beaucoup que le chiffre de son inscription maritime soit dû à son commerce de grande navigation; il provient surtout de la pêche sur la Loire et du cabotage.

Dunkerque. — 1,756 marins classés.

L'importance de l'inscription maritime de ce quartier est encore due aux primes de la grande pêcherie.

Dunkerque a armé, en 1842, pour la pêche du hareng et de la morue, 87 navires, jaugeant ensemble 6,273 tonn.

Il y a été employé 1,243 marins.

Sur les 4 millions alloués en encouragement aux pêcheries, Dunkerque prend ainsi une subvention proportionnelle. Sur les 13,301 marins employés à cette navigation favorisée, ce quartier en fournissant 1,243, il lui revient, pour sa part, sur les quatre millions, 375,000 fr.

Voilà à quel prix l'Etat achète des marins dans le quartier de Dunkerque.

Sans ces primes de pêcheries, le même quartier compterait au plus 5 ou 600 marins classés.

Bordeaux. — 1,577 marins.

Ce port doit encore une partie de son inscription maritime à sa navigation de rivière et à sa pêche fluviale.

Marseille. — 1,023 marins.

Tel est le nombre officiel des marins français du quartier, mais non celui des hommes vivant de la mer sur cette côte.

Le relevé des rôles d'armements pour la petite pêche, pour 1843, fournit les résultats que voici :

BATEAUX :				
français, 219	— montés en moyenne par 3 hommes...			657
étrangers, 72	41 espagnols,	5 hommes....	205	362
	29 sardes,	5 — ...	145	
	2 napolitains,	6 — ...	12	
291				1,019

Ainsi, la pêche sur le littoral de Marseille se fait, *pour un tiers*, par des étrangers.

Ce n'est pas ici le lieu de voir quels sont, en l'état du décret du 8 décembre 1790, les moyens à prendre pour rattacher au service de la France ces étrangers établis sur nos côtes ; mais toujours est-il que le jour où le gouvernement le voudra sérieusement, il fera rentrer dans le quartier de Marseille plus 300 marins qui dépendent réellement de ce port.

La véritable population maritime susceptible d'être inscrite à Marseille atteint donc le nombre de 1,400, bien qu'en apparence elle n'en offre que 1,023.

Le Hâvre. — 999 marins.

On voit combien ce chiffre est inférieur à celui de Marseille.

Et encore faut-il noter que ce port fait à peu près exclusivement les armements pour la pêche de la baleine. En 1842, il a expédié 11 navires jaugeant ensemble 4,303 tonneaux, et montés par 362 marins.

Sans les primes considérables accordées par le trésor à cette navigation, sans ces faveurs faites aux voyages des Colonies, qui déterminent pour une si forte part les armements du Hâvre, jamais ce port, s'il était réduit aux luttes de concurrence, s'il était, en un mot, restreint à la simple condition de Marseille, compterait-il 999 marins ?

Bayonne. — 624 marins inscrits.

L'insignifiance de ce chiffre dispense d'en rien dire.

Que devient donc le reproche adressé au commerce de Marseille d'appauvrir l'inscription maritime ?

Et maintenant il faut tirer une conclusion de ce qui précède, et embrasser les choses de plus haut.

La conclusion, c'est que l'affaire des grands ports de commerce n'est pas de posséder beaucoup de marins inscrits dans leur quartier, mais d'employer le plus possible ceux des quartiers non navigateurs.

Ainsi, l'inscription maritime, en 1840 et 1844, offre les résultats que voici :

		1844.
Océan.....	1er arrondissement.	11,857 marins.
	2me —	19,273 —
	3me —	10,825 —
	4me —	9,707 —
Méditerranée.	5me —	11,050 —
	TOTAL.....	62,712 marins.

Que sont, sur ces 62,712 marins classés, les 1,779 de Nantes, et les 1,577 de Bordeaux, y compris ceux adonnés à la pêche fluviale? Que sont les 1,023 de Marseille (en réalité 1,400), et les 999 du Hâvre?

Evidemment il n'y a aucune relation entre ces chiffres d'inscription maritime locale et l'importance capitale de la navigation de ses ports.

L'explication est la même pour tous : c'est que, dans les grands centres de commerce, la main d'œuvre est trop chère pour que les salaires du matelot puissent séduire. Il n'y a que l'industrie lucrative de la petite pêche qui puisse décider les hommes à s'y faire classer.

Mais ces mêmes grands ports de commerce, si indigents en marins inscrits, sont la providence de tous les quartiers maritimes pauvres. Ceux qui voient l'effet pourraient-ils se refuser à reconnaître la cause? L'effet,

c'est que la France compte 62,000 marins disséminés sur son double littoral ; mais alors, ce qu'il faut reconnaître aussi, c'est que les grands ports marchands donnent du pain à presque tous les gens de mer et à leurs familles. Les salaires touchés au service de l'état sont trop minimes pour attirer jamais les hommes vers la carrière nautique. La vérité, dès lors, c'est que la marine du commerce fait les classes et les nourrit.

Et maintenant, si nous descendons à ce qui concerne l'influence de Marseille sur l'inscription maritime, nous dirons qu'il y avait absence de logique à prétendre mesurer cette influence sur le nombre de 1,023 marins inscrits au quartier ; ce qui aurait signifié que ce port ne concourait que pour la *soixantième partie* à l'alimentation des classes...

Un premier moyen d'apprécier l'influence des grands ports est celui que nous offre le tonnage comparé des navires immatriculés à chaque port ; la voici, d'après la situation au 31 décembre 1842 :

NAVIRES A VOILES.

Océan.....	Dunkerque.	15,672	454,563 ton.
	Hâvre.....	61,178	
	Rouen.....	13,063	
	Nantes.....	59,427	
	Bordeaux...	62,624	
	Autres ports.	242,599	
Méditerranée	Marseille...	54,808	125,197 ton.
	Autres ports.	70,389	
	TOTAL.....		579,760 ton.

(NOTA. — La supériorité de quelques ports sur Marseille tient à leur prédominance dans la navigation française *réservée*.)

NAVIRES A VAPEUR.

Océan	Dunkerque	611	6,406 tonn.
	Hâvre	3,368	
	Rouen	721	
	Nantes	297	
	Bordeaux	999	
	Autres ports	410	
Méditerranée	Marseille	2,725	3,351 tonn.
	Autres ports	626	
	TOTAL		9,757 tonn.

Ainsi, voiles et vapeur réunies, la situation ci-dessus se traduit par le rapport suivant :

Sur 1,000 tonneaux de navires français existant, il en appartient à :

Océan	Dunkerque	28	tonneaux.
	Hâvre	109	—
	Rouen	24	—
	Nantes	101	—
	Bordeaux	107	—
	Autres ports	413	—
Méditerranée	Marseille	98	—
	Autres ports	120	—
	TOTAL	1,000	tonneaux.

On voit que déjà, seulement comme lieux d'armements, les grands ports de commerce influent sur les classes bien autrement qu'on ne le supposerait d'après le nombre des hommes de leur quartier ; cette influence n'est donc pas de 1/60, mais à peu près de 1/10 par grand port.

Une nouvelle base d'appréciation de cette influence est fournie par le tonnage moyen des navires dans les grands ports.

Il ne suffit pas, en effet, de procurer des matelots aux classes; il importe au moins autant de former de bons marins. Ce qui les exerce, c'est la grande navigation. Or, l'importance de chaque navigation se juge par la portée des navires.

La voici, d'abord quant aux navires immatriculés dans chaque port.

Il résulte de la situation constatée au tableau des douanes pour 1842, que les navires français sont ainsi répartis :

	Navires au-dessus de 60 tx		Navires au-dessous de 60 tx.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Dunkerque.....	116	14,909	64	1,574
Hâvre.....	264	63,280	79	1,236
Nantes..... .	372	44,864	166	4,863
Bordeaux.....	329	62.064	43	1,542
Marseille.....	317	52,599	343	4,934
Autres ports.....	1,888	244,845	9,431	146,043

Ce qui prouve que la plus grande quantité des bâtiments de grande navigation appartient aux ports principaux.

Voici maintenant l'importance de chaque navigation par ports quant aux navires qui les fréquentent, qu'ils appartiennent ou non à ces ports par leur matricule :

		GRANDE NAVIGATION.		CABOTAGE.		Totaux.		Moyenne Portée.
		NAVIRES.	TONNAGE.	NAVIRES.	TONNAGE.	NAVIRES.	TONNAGE.	
								tonneaux.
OCÉAN.	Dunkerque....	718	67,655	678	53,055	1,391	180,710	87
	Hâvre..... ..	1,063	228,395	3,347	255,674	4,410	484,069	109
	Rouen.....	207	20,814	3,208	271,531	3,415	292,345	85
	Nantes.....	550	72,439	5,662	144,325	6,212	216,764	35
	Bordeaux.....	684	117,774	5,309	222,304	5,993	340,078	56
	Autres ports...	1,472	277,576	60,955	1,487,662	65,427	1,765,238	27
MÉDITERRANÉE.	Marseille.....	2,792	365,308	3,974	264,499	6,766	629,807	93
	Autres ports...	3,025	175,850	12,148	480,675	15,173	656,525	43

Enfin, les grands ports n'influent pas seulement sur les classes par l'importance des voyages, mais à la fois par leur nombre et leur importance réunis.

Cette attraction de la navigation vers les grands centres est précisée par le tableau du mouvement des équipages français entrés ou sortis en 1842.

Nombre, par port, des marins français tant entrés que sortis en 1842.

	Grande Navig^on^	Cabotage.	TOTAUX.
OCÉAN.			
Dunkerque..... mar.	7,628	4,314	11,942
Hâvre.....	15,757	17,054	32,811
Rouen.....	1,476	16,713	18,189
Nantes.....	4,991	20,135	25,126
Bordeaux.....	7,962	22,172	30,134
Autres ports.....	43,648	221,782	265,430
MÉDITERRANÉE.			
Marseille.....	29,762	23,979	53,741
Autres ports.....	19,439	61,176	80,615
TOTAUX.....	130,663	387,325	517,988

Toutefois, cette appréciation serait inexacte si on la faisait isolément, puisque ces chiffres accusent le nombre des marins entrés ou sortis. Or, on comprend que plus les voyages sont courts, plus ces entrées et sorties se répètent.

Pour arriver à la précision, il est donc nécessaire de combiner le résultat ci-dessus avec la moyenne portée de la navigation française de chaque port; car la portée est le signe direct de l'importance du voyage. Elle est en raison inverse de la fréquence des entrées.

On a constaté plus haut cette moyenne portée.

Dès lors, pour arriver au mouvement réel des équipages français par port, il ne reste plus qu'une opération à faire : multiplier le nombre total des marins entrés et sortis, pour chaque port, par le chiffre représentant l'importance des voyages, c'est-à-dire par le chiffre indiquant la moyenne portée de la navigation dans chaque port. De la sorte, la fréquence extrême des entrées et sorties pour les petits voyages sera exactement corrigée.

	NOMBRE de marins français entrés ou sortis.		Chiffre de la portée moyenne.	NOMBRES représentant l'influence, par port, de la navigation sur l'emploi des gens de mer.
OCÉAN.				
Dunkerque..	11,943	Multiplié par	90	1,074,870
Hâvre.....	32,811	»	109	3,576,399
Rouen.....	18,189	»	85	1,546,065
Nantes.....	25,126	»	35	879,410
Bordeaux....	30,134	»	56	1,687,504
Autres ports.	265,430	»	27	7,166,610
MÉDITERRANÉE.				
Marseille....	53,741	»	93	4,997,913
Autres ports.	80,615	»	43	3,466,445

En d'autres termes, si l'influence de la navigation

marchande sur l'emploi des marins des classes est représentée par le nombre 1,000, elle est exercée par les ports dans la proportion suivante :

Océan	Dunkerque	45	657
	Hâvre	147	
	Rouen	64	
	Nantes	37	
	Bordeaux	70	
	Autres ports	294	
Méditerranée	Marseille	204	343
	Autres ports	139	
	TOTAL		1,000

Ainsi, toujours se retrouve, aux termes de tous les calculs les plus variés, la preuve de la prééminence marquée du port de Marseille.

Son influence sur l'inscription maritime française est la plus féconde et la plus étendue.

Elle est :

Le $^1/_5$ de celle du pays entier..... (20 %)
Les $^2/_5$ de celle de l'Océan..... (38 %)
Les $^3/_5$ de celle de la Méditerranée..... (59 %)
1 fois et $^1/_3$ celle du Hâvre..... (136 %)
Environ 3 fois celle de Bordeaux..... (291 %)
Plus de 3 fois celle de Rouen..... (319 %)
4 fois $^1/_2$ celle de Dunkerque..... (453 %)
5 fois $^1/_2$ celle de Nantes..... (554 %)

Enfin, une dernière observation mérite d'être faite.

On a vu, par l'universalité des résultats déjà consignés, que le littoral français de la Méditerranée, avec un développement qui n'est que le $^1/_5$ de celui des côtes de France, offre cependant, en mouvement de navigation, en mouvement des équipages, en effectif de marine marchande, un contingent qui excède presque toujours le tiers de celui de la France ;

On a vu que, dans la lutte nationale avec les pavillons étrangers, ce littoral rend des services bien autrement remarquables que ne le font les côtes de l'Océan;

On a vu que c'est grâce à un subside de quatre millions par an que les côtes de l'ouest, notamment le deuxième arrondissement maritime, élèvent le nombre de leurs marins inscrits. Si cet arrondissement possède 19,273 marins, tandis que les autres varient de 9,707 à 11,857, il le doit aux subventions de la grande pêcherie.

Mais si l'on voulait rechercher quel est le littoral qui forme le plus de marins bons navigateurs, celui où se recrute le plus grand nombre d'officiers mariniers, ce corps précieux des sous-officiers de l'armée navale, de ces hommes de mer à qui l'on reconnaît le plus d'aptitude, d'intelligence et de pratique dans le service ; on serait frappé (et il est étrange que M. l'amiral Leray n'y ait pas songé) de la proportion considérable que fournit le littoral méditerranéen.

Nous avons dit que l'inscription maritime se composait de 62,712 marins classés.

Sur ce nombre il y a :	Officiers mariniers...	5,244
	Matelots.....	57,468
	TOTAL.....	62,712

Or en voici la décomposition :

	Officiers mariniers.	Matelots.
OCÉAN.		
1er arrondissement.....	447	11,410
2e —	1,418	17,855
3e —	601	10,224
4e —	672	9,035
MÉDITERRANÉE.		
5e arrondissement.....	2,106	8,944
TOTAL.....	5,244	57,468

D'où il suit :

Que le 1er	arrondissement fournit	4	officiers mariniers	sur 100	marins.
le 2e	—	8	—	100	—
le 3e	—	6	—	100	—
le 4e	—	7	—	100	—
le 5e	—	24	—	100	—

Ainsi, on peut affirmer que le littoral méditerranéen est la pépinière des sous-officiers de l'armée navale. Elle en fournit autant que tout le littoral de l'Océan. Sur quatre hommes, elle fournit un officier marinier.

Dès lors disparaissent, faute de base, les repro-

ches adressés au commerce de Marseille, dont les habitudes maritimes et surtout les affaires de réexportation ruinaient, disait-on, l'inscription maritime...

Un seul mot explique tout : on ignorait en accusant.

Nota. Ce chapitre sur les *réexportations* fut écrit sous l'impression poignante des attaques dirigées contre le port de Marseille dans la session législative de 1844. Hâtons-nous de reconnaître que, dans la session dernière, grâce surtout à la noble conversion et à la chaleureuse défense de M. Dufaure, d'injustes préjugés ont été détruits. Puisse cet exemple, donné par la députation de Bordeaux, encourager les ports à s'unir pour la défense des grands interêts maritimes et à répudier de petites rivalités qui affaiblissent la cause commune !

CHAPITRE V.

—

Grandes fabrications Marseillaises.

—

Nous allons maintenant tâcher de suivre dans le même esprit d'étude comparative, les principales industries qui ont pris racine sur le sol marseillais.

Le tableau général des douanes pour 1842 sera encore notre guide. Malheureusement, ici, l'on ne peut suivre les résultats directs de chaque fabrication, attendu que ces relevés officiels ne fournissent plus la mesure du mouvement intérieur, du moment que les articles mentionnés ont acquitté les droits pour être versés dans la consommation.

Mais, pour mesurer chaque fabrication, il existe pourtant une donnée significative, savoir : l'importance des mises en consommation, par ports, des matières premières qui l'alimentent.

Terminons par cette vue rapide.

SAVONNERIE.

La base de cette fabrication est *l'huile d'olive.*

Il a été versé dans la consommation française :

25,847 tonnes de ce produit ;

Marseille a mis en consommation.....	21,863	—	—
Le reste du pays...	3,984	—	—
Quantité égale.....	25,847		

La savonnerie emploie *la soude naturelle.* Cette matière a été mise en consommation en France pour une quantité de 1,429 tonnes. Marseille a mis en consommation la totalité.

Nous allons nous occuper distinctement de la soude artificielle.

FABRICATION DE LA SOUDE ARTIFICIELLE

Cette industrie a pour base le *soufre brut.*

La mise en consommation française a été de :

15,730 tonnes

Marseille a consommé.....	15,708	—
Le reste du pays.....	22	—
Quantié égale...	15,730	

HUILERIES DE GRAINES.

Cette industrie opère sur les *graines de lin* et sur les *sésames*, *arachides* et autres articles classés sous le titre de *fruits oléagineux à dénommer.*

RAFFINERIE DU SUCRE.

Les sucres français bruts, *autres que blancs*, ont été versés dans la consommation du pays pour 76,141 tonnes.

Savoir :	à Marseille.....	22,328 tonnes
	ailleurs.....	53,813
	(Environ le ⅓)..	76,141

Le sucre étranger brut, *autre que blanc*, est entré dans la consommation française pour 6,798 tonnes

Savoir :	à Marseille.....	1,937
	ailleurs.....	4,861
	(Environ le ⅓)...	6,937

TANNERIE.

Les peaux brutes mises en consommation forment la quantité de 14,151 tonnes.

La répartition est celle-ci :

à Marseille.....	4,536 tonnes
ailleurs.....	9,615
(Environ le ⅓)..	14,151

La tannerie se mesure aussi par le *sumac* employé.

Quantité mise en consommation en France : 688.

par Marseille.....	665 tonnes
ailleurs.....	23
	688

Les graines de lin mises en consommation en France ont été en tout de : 18,533 tonnes

Savoir { mises en consom. à Marseille 17,619
— — ailleurs 914
18,533

Les *autres graines à dénommer* ont été mises en consommation pour la quantité de : 13,374 tonnes

Savoir { à Marseille..... 13,051
ailleurs..... 323
(La totalité) . 13,314

MINOTERIE.

Les blés étrangers, mis en consommation en France, figurent pour 26,455 tonnes.

En voici la répartition :

à Marseille.... 16,285 tonnes
ailleurs.... 10,170
(Les ¾).... 26,455

CHANDELLERIE.

Les suifs, graisses et saindoux, introduits dans la consommation française, figurent pour 12,555 tonnes.

Répartition : { Marseille..... 6,248
ailleurs..... 6,307
(La ½)..... 12,555

LAVAGE DES LAINES.

La mise à la consommation française des *laines en suint* a été de 9,790 tonnes.

Répartition :	à Marseille.....	5,006 tonnes
	ailleurs.....	4,784
	(Plus de la ½).....	9,790

On comprend, dès lors, sans qu'il soit nécessaire de pousser la démonstration vers d'autres détails, quelle énorme main d'œuvre, à Marseille, s'applique aux produits bruts, qui, ainsi dégrossis, deviennent une des principales bases du système alimentaire et manufacturier du pays.

En développant cette preuve, on doit comprendre que notre but est surtout de faire de plus en plus apprécier de quelle utilité générale est Marseille pour la France. Trop long-temps on s'est fait de cette place l'opinion la plus erronée. On eût dit que c'était une ville de monopole, vivant de faveurs, et étrangère aux intérêts généraux du territoire. Des aperçus généraux qui précèdent, il nous semble résulter d'une manière bien positive, que l'industrie manufacturière marseillaise rend au pays d'immenses services, naturalisant chez nous des établissements qu'elle ravit à l'étranger, préparant à l'emploi les matières brutes, fabriquant enfin au meilleur marché possible. Telle est sa mission. En est-il une qui mérite davantage les sympathies universelles?

CHAPITRE VI.

—

CONCLUSION.

—

Nous venons de recenser les forces commerciales et manufacturières de Marseille.

En développant les faits actuels et en mesurant leur importance à l'aide d'études comparatives, ce n'est pas à l'amour-propre local que nous avons voulu sacrifier. Le public n'a que faire de ces vanités de clocher. Notre but est beaucoup plus sérieux; il s'agit d'améliorations.

Dès lors, il était logique, pour convertir le pays à nos vues, d'abord de mettre en lumière ce que la position naturelle et politique de Marseille renferme de puissance commerciale; ensuite de donner, par la mesure de son travail présent, la mesure si intéressante et si peu connue de ses besoins.

Ainsi, nous avons tâché de montrer sous l'empire de quelles causes supérieures, indépendantes des siècles et des vicissitudes humaines, Marseille tient sa

prépondérance commerciale, et comment elle est appelée à progresser, à mesure que nous avancerons dans une civilisation qui a pris à tâche de faciliter et de multiplier les échanges dans l'Univers.

Et ensuite, pour donner une base fixe et un point de départ certain à l'exposition de nos vœux, nous avons constaté l'état présent.

Cette revue a été si longue, si hérissée de chiffres, qu'il devient nécessaire d'en résumer ici les résultats.

Voici comment fonctionne le port de Marseille.

1° Grande Navigation Française et Etrangère.

Navires entrés et sortis.

Le mouvement annuel de Marseille est de 7,823 navires. C'est le $^1/_5$ du mouvement général des ports de France ;

C'est plus que celui du Hâvre, de Bordeaux et de Rouen réunis.

Marins entrés et sortis.

Le mouvement annuel est de 84,052 marins :

C'est le ¼ du mouvement général ;

C'est autant que celui du Hâvre, de Bordeaux, de Rouen et Nantes réunis.

Tonnage brut d'entrée et de sortie (lest compris).

Le mouvement annuel est de 1,091,707 tx. ;

C'est plus du ¼ (26 °/₀) du mouvement général ;

C'est plus que le Hâvre et Bordeaux réunis.

Tonnage net d'entrée et de sortie (des seuls navires chargés)

Le montant annuel est de 898,743 tx. ;

C'est près du ⅓ (28 °/₀) du mouvement général ;

C'est plus que le Hâvre et Bordeaux réunis.

2° Navigation au cabotage français.

§ 1. NAVIGATION FÉCONDE, NAVIRES CHARGÉS.

Grand Cabotage (d'une mer à l'autre).

Tonnage des Navires sortis chargés.

Marseille, par an, 51,436 tx. ;

C'est près du ⅓ (30 °/₀) du mouvement général ;

C'est deux fois celui réuni du Hâvre, de Bordeaux, de Nantes, de Dunkerque et de Rouen.

Tonnage des Navires entrés chargés.

Marseille, par an, 45,630 tx, ;

C'est plus du ¼ du mouvement général ;

C'est autant que le Hâvre et Rouen réunis.

Poids constaté aux sorties.

Marseille, par an, 61,420 tonnes de 1000 kilog.

C'est presque le tiers (32 °/₀) du mouvement général ;

C'est le triple du poids constaté aux expéditions des cinq grands ports de l'Océan.

Poids constaté aux entrées.

Marseille, par an, 42,917 tx.

C'est plus du 1/5 (22 °/₀) du mouvement général;

C'est plus que Rouen, le premier des ports de l'Océan, comme grand caboteur.

Petit Cabotage (sur la même mer).

Tonnage des Navires sortis chargés.

Marseille, par an, 178,488 tx. ;

C'est 8 °/₀ du petit cabotage général sur les deux mers ;

C'est un peu moins que le Hâvre, et autant que Bordeaux.

Tonnage des Navires entrés chargés.

Marseille, par an, 185,449 tx. ;

C'est 8 °/₀ de tout le petit cabotage ;

C'est ¼ de moins que Rouen, autant que le Hâvre, autant que Bordeaux, et plus que chacun des autres ports.

Poids constaté aux sorties.

Marseille, par an, 123,784 tx. ;

C'est environ 7 °/₀ de tout le petit cabotage ;

C'est ¼ de moins que le Hâvre et que Bordeaux, et plus que chacun des autres ports.

Poids constaté aux entrées.

Marseille, par an, 172,088 tx. ;

C'est plus de 9 °/₀ de tout le petit cabotage ;

C'est ¼ de plus que le Hâvre, que Bordeaux.

le mouvement d'entrée à Rouen, seul, est supérieur.

§ 2. NAVIGATION STÉRILE, VOYAGES SUR LEST.

Grand et petit Cabotage réunis.

Tonnage des Navires sortis.

Marseille, par an, 35,759 tx. ;

Ce n'est plus que le 1/20 du mouvement général ;

C'est le mouvement du Hâvre et le ¼ de celui de Rouen.

Tonnage des Navires entrés.

Marseille, par an, 31,862 tx. ;

Ce n'est pas même le 1/20 (4 ½ °/₀) du mouvement général ;

C'est la moitié de celui du Hâvre, la moitié de celui de Bordeaux, Rouen n'a pas d'entrée sur lest.

§ 3. RÉSUMÉ DU CABOTAGE POUR MARSEILLE.

Grand cabotage.	Ton. d'entrée et de sortie	sous charge		97,066
Petit cabotage	»	»	»	363,937
Grand et petit réunis	»		sur lest.	67,621
				528,624

Et les 461,003 tx., de navires chargés, représentent un poids effectif de 400,209 tonnes de 1000 kil.

3° Transit.

Entrées en transit par Marseille.

Poids annuel 7,787 tonnes ;

C'est plus du ⅓ (36 °/₀) des entrées par mer ;

Le Hâvre est supérieur de ¼ ; le surplus est insignifiant,

Sorties en transit par Marseille.

Poids annuel 805 tonnes ;

C'est le 1/5 des sorties par mer. Seul, le mouvement du Hâvre est supérieur.

4° Entrepôts.

Entrées en entrepôt à Marseille.

Poids annuel, 377,614 tonnes ;

C'est 40 °/₀ du total des entrées dans les entrepôts de France ;

C'est plus que le Hâvre, Bordeaux, Nantes, Rouen et Dunkerque réunis.

Approvisionnement courant à Marseille.

Poids moyen permanent, 107,317 tx. ;

C'est 32 °/₀ de l'approvisionnement général permanent ;

C'est autant que celui des cinq grands ports français de l'Océan réunis.

5° Réexportations.

Le mouvement marseillais, en réexportations, est de 153,258 tonnes ;

C'est 69 °/₀ du mouvement général ;

C'est six fois celui du Hâvre et vingt fois celui de Bordeaux ;

C'est un commerce propre à la Méditerranée.

Quant à l'objection qui tend à représenter les réexportations comme favorisant, avant tout, le pavillon étranger, on répond péremptoirement :

Que Marseille est le grand port qui profite le moins des primes et des priviléges ; — qui emploie le plus de navires français à la navigation de concurrence ; — qui, dans cette lutte, fait la meilleure part au pavillon national.

Et, en preuve, on établit :

1° Que Marseille n'a que 18 °/₀ de la navigation française réservée ; les autres ports méditerranéens, rien ; le Hâvre, 28 °/₀, et les autres ports de l'Océan, tout le reste ;

2° Que Marseille fait 27 °/₀ de la navigation de concurrence ; les autres ports méditerranéens, 8 °/₀ ; le Hâvre, seulement 18 °/₀, et les autres ports de l'Océan, le reste ;

3° Que, dans la lutte de concurrence, la part faite au pavillon français est, à Marseille, de 30 °/₀ ; sur l'ensemble des côtes de la Méditerranée, 36 °/₀ ; et au

Hâvre, comme sur l'ensemble des côtes de l'Océan, de 21 °/₀ seulement.

4° Enfin, quant à l'inscription maritime,

Que Marseille, comme quartier de marins inscrits, ne le cède qu'aux ports d'armement de grandes pêcheries subventionnées, ou aux ports de rivière, mais est supérieur au Hâvre, et fournirait 1,400 marins au lieu de 1,000, si les pêcheurs étrangers étaient astreints au service;

Que Marseille, comme port d'armement, et bien que la navigation réservée y soit moins exploitée que dans les ports de l'Océan, présente un effectif de tonnage équivalant à peu près à celui des autres grands ports, et un nombre de navires au dessus de 100 tx. de jauge, plus considérable que partout ailleurs;

Que Marseille, dans sa navigation générale, tient le second rang, dans l'ordre des *portées moyennes* des navires français qui s'y rendent : le Hâvre, 109 tonn.; Marseille, 93 tonn.; Dunkerque, 87 tonn.; Rouen, 85 tonn.; Bordeaux, 56 tonn.; Nantes, 35 tonn.;

Que Marseille, dans cette même navigation générale, par le calcul du mouvement des équipages, exerce au profit des classes une influence de 20 °/₀, eu égard à celle de tous les ports français; le Hâvre, une influence de 15 °/₀ seulement; Bordeaux, de 7 °/₀; Rouen, de 6 ½ °/₀; Dunkerque, de 4 ½ °/₀; Nantes, de 3 ½ °/₀;

Qu'enfin, la Méditerranée (soit le 5ᵉ arrondisse-

ment maritime), qui fournit aux classes son contingent normal de marins, donne un officier marinier sur 4 hommes, soit la moitié des sous-officiers de l'armée de mer ; et cela, pourquoi? parce que ses marins ne sont pas des matelots pêcheurs à Terreneuve, ou des caboteurs, ou des praticiens voués à la navigation routinière et réservée, mais des hommes de mer navigant partout, au dehors, et toujours.

6° Fabrications.

Enfin, il ressort de l'examen des faits, que Marseille n'est pas seulement un port à denrées, mais un vaste atelier de manipulation des matières brutes étrangères, pour l'emploi tant de la France que de l'étranger ;

Qu'ainsi,

Les huiles d'olive à fabrique versées dans la consommation de la France le sont en totalité pour la fabrication du savon de Marseille ;

Qu'il en est de même pour les soudes naturelles ;

De même encore pour les soufres bruts destinés à la fabrication des soudes artificielles et de beaucoup d'autres produits chimiques ;

Que l'industrie manufacturière de Marseille met en consommation :

Le $^{1}/_{3}$ des sucres bruts autres que blancs, soit pour raffinerie, provenant de nos colonies ;

Le $^1/_3$ également des sucres bruts étrangers autres que blancs ;

Le $^1/_3$ des peaux et cuirs destinés à la tannerie française ;

Les $^3/_5$ des blés étrangers alimentant nos minoteries de réexportation ;

La moitié des graisses et suifs employés dans les arts ;

Plus de la moitié des laines en suint destinées à nos fabriques, et qui subissent à Marseille la préparation du lavage ;

Qu'enfin, une foule d'industries accessoires au nombre desquelles il faut compter celle des machines, reçoivent, au contact du commerce marseillais, une impulsion qu'elles n'auraient pas ailleurs, et procurent les économies les plus précieuses.

DEUXIÈME PARTIE.

AMÉLIORATIONS RÉCLAMÉES PAR LE PORT DE MARSEILLE. APERÇU GÉNÉRAL DES BESOINS D'UN GRAND PORT.

Nous l'avons dit en commençant, les grands ports marchands sont d'admirables instruments de prospérité ; fonder pour eux, c'est faire pour le pays.

A présent que nous venons d'embrasser d'un coup d'œil la grandeur réelle du commerce marseillais, son utilité, son activité progressive et l'œuvre incessante qu'elle accomplit pour la France entière ; avec quelle autorité de raison ne reprendrons-nous pas notre première pensée, à savoir : qu'améliorer la condition matérielle du commerce de Marseille, c'est travailler pour tous, c'est donner à la fortune publique l'emploi le plus judicieux, le plus fécond, le plus éminemment profitable à l'universalité des contribuables!

Un port de commerce, qu'est-il? la machine qui échange la richesse entre la terre et la mer, entre une contrée et toutes les contrées.

Nous dépensons des sommes énormes pour nos routes, nos canaux, nos voies en fer, pour l'amélioration de nos communications territoriales : la France y met

sans hésiter des milliards. Mais la grande voie, le grand canal du globe, c'est la mer ; la mer est le but vers lequel se dirigent toutes les voies de circulation continentale ; elle est la base de la viabilité du monde ; et cette voie ne coûte rien à l'Etat. L'Etat vit, au contraire, des impôts dont il frappe cette circulation : la marchandise paie, le bois et le fer du navire paient, l'armateur paie, et c'est le commerce qui subvient à tout..... Que reste-t-il donc à la charge de l'Etat? sa *gare*, et pas même; car les bons ports, qui sont de véritables *gares maritimes*, sont, avant tout, l'œuvre de la nature. Il ne s'agit que de les améliorer, de les agrandir, et, quand le passage ouvert à la richesse publique n'y est plus suffisant, d'ajouter de nouvelles facilités, de satisfaire tous ces heureux besoins qui naissent d'une progressive activité.

Si donc la circulation est le plus puissant moyen de créer la richesse en mettant les produits en valeur ; si, pour la simple circulation intérieure, les Etats ne reculent devant aucun sacrifice ; et si la grande circulation maritime, qui est à la fois la plus étendue et la plus féconde, ne coûte pourtant à l'Etat que les dépenses d'amélioration des ports ; combien, *à fortiori*, faut-il reconnaître que ce perfectionnement des abords maritimes est de nécessité absolue pour les échanges généraux du pays avec le dehors ! Au lieu donc de jalouser aveuglément l'activité qui s'y développe, favorisons les ports utiles, augmentons les surfaces d'eau qui ne suffisent plus.

Agrandir n'est pas tout, il faut qu'il y ait abri certain, *sécurité.*

Il est impossible de ne pas faire ici une réflexion fort grave : lorsqu'on s'occupe d'améliorer les ports marchands, on prévoit bien le danger des éléments, mais, pour les éventualités de la guerre, c'est à peine si l'on y songe.

De là, ce résultat vraiment effrayant que tous nos ports marchands, sans exception, sont laissés sans protection sérieuse !

Pourtant il est trois considérations dont on ne peut désormais refuser raisonnablement de tenir compte :

L'une que, dans ces temps de lutte commerciale, rien n'est précieux comme le matériel d'une marine marchande et de ses ateliers accessoires ; comme les ouvrages maritimes de nos ports de commerce, et comme les masses de marchandises qui viennent s'y entreposer ; leur destruction serait un désastre national ;

La seconde, que nos ports maritimes sont presque tous des villes frontières, à la portée immédiate des agressions ;

La troisième, enfin, que la navigation à vapeur et les nouveaux moyens de destruction adoptés par l'artillerie navale, ont renversé complétement le système de défense qui avait pu suffire à nos ports pendant les guerres de l'Empire.

En présence de faits aussi menaçants, on ne saurait trop s'élever contre l'incurie des pouvoirs publics, qui consacrent annuellement des sommes énormes à la

création de nouvelles places fortes, ou à l'extension des fortifications *intérieures* déjà existantes, et qui oublient que Marseille, le Hâvre et presque tous les autres ports marchands peuvent, au premier jour des hostilités, être ravagés, anéantis. On multiplie les remparts autour des arsenaux de la guerre, c'est bien; mais les ports de commerce sont les arsenaux de la paix, ils sont tout aussi précieux à garantir. Qu'attend-on pour les mettre à l'abri? Dans la session dernière, on a fait des réserves pour le Hâvre isolément, parce que le Hâvre est le port de Paris; sachons reconnaître que la question est bien autrement générale!

Enfin, ce n'est pas assez d'agrandir et de protéger un port. Après la guerre des éléments et celle que les Etats peuvent se faire à main armée, il reste encore celle du bon marché, lutte formidable des temps modernes, dans laquelle un revers, pour être peu éclatant et à peine sensible tout de suite, n'en est pas moins désastreux. Il faut donc lutter d'activité industrieuse. Les ports sont un immense atelier de manutention et de main d'œuvre; simplifier les ressorts, c'est économiser des frais et du temps, c'est attirer la marchandise. Le bon marché des ports est la plus grande richesse du pays; c'est la mise en valeur de toutes les richesses.

Ainsi se manifeste l'urgente nécessité d'étudier toutes les améliorations spéciales que l'exemple de

nos rivaux nous indique, docks, avant-cales, chantiers, ateliers de réparations, voies économiques de circulation, sans lesquelles Marseille serait nécessairement impuissante; tandis qu'en les adoptant, elle est assurée de rendre au pays des services toujours plus étendus.

Enfin, nous ne saurions perdre de vue ces grandes industries de fabrication que la force supérieure des choses a attachées à Marseille, comme autant d'annexes du grand centre méditerranéen. N'oublions pas non plus que l'avantage d'ouvrer la matière brute au lieu même où elle se débarque est un avantage inappréciable qui peut ouvrir aux exportations de l'industrie française des débouchés fermés aujourd'hui à la cherté de ses produits. L'industrie a besoin de forces vives, peu coûteuses, abondantes, judicieusement distribuées. Ces forces ont manqué jusqu'à ce jour à Marseille : point de chutes d'eau; l'eau, manquant à la population pour la désaltérer, ne pouvait, à plus forte raison, suffire à la soif incessante des machines à vapeur. En achevant son canal, Marseille va se créer un immense réservoir de forces manufacturières : chutes d'eau, usines, machines puissantes, tout pourra s'y alimenter...

Telle est donc la division naturelle des études d'améliorations locales qui vont suivre :

1° Etudes d'ensemble, appréciation générale du port de Marseille et de ses extensions futures, pour

les mettre en harmonie avec les besoins commerciaux ;

2° Etude de ses moyens de sécurité ;

3° Etude de ses perfectionnements économiques ;

4° Etude de l'organisation des forces industrielles de Marseille, comme centre de fabrication et de travaux manufacturiers.

CHAPITRE Ier.

—

Améliorations générales et d'ensemble nécessaires au port de Marseille.

—

CONDITION ACTUELLE ET FUTURE DE CE PORT.

Le port actuel de Marseille, y compris ses deux annexes (le canal de Rive-Neuve et le bassin de carénage), offre, en bassin, une superficie de 29 hect.

La loi de 1844, en décidant la création du port de la Joliette, aura pour effet, dans huit ans, d'ajouter à la surface première du bassin..... 21 hect.

Total..... 50 hect.

Le port actuel est dépourvu d'avant-port. Il n'y a qu'une passe à peine suffisante pour la circulation.

La loi de 1844 fonde deux avant-ports sans quais, l'un et l'autre de 6 hectares : l'un au nord, l'autre au sud du port nouveau. Sans être complétement abritées, ces surfaces d'eau fourniront cependant un mouil-

lage de beaucoup préférable à celui de la rade foraine.

Ce sera donc, mais dans huit années seulement, un ensemble de 12 hectares d'avant-port.

Il faut donc bien distinguer, dans les établissements maritimes du port marseillais, ceux dont il est en possession actuelle, et ceux, au contraire, dont il ne lui sera donné de jouir, en admettant les éventualités les plus favorables, que dans huit ans.

Actuellement notre condition maritime est celle-ci :

Un port de 29 hectares et point d'avant-port ;

C'est dans cet état qu'il faudra que Marseille attende pendant au moins huit années.

Quand la loi de 1844 aura reçu son exécution, nous aurons :

Deux ports, ensemble 50 hectares, et deux avant-ports insusceptibles d'opérations commerciales, ensemble 12 hectares.

Ce sera grand et beau.

Rendons grâce à l'état, qui a enfin compris qu'il fallait pourvoir d'une manière large aux besoins de sa première cité maritime. Mais comment ne pas mesurer avec inquiétude ces huit années d'attente, pendant lesquelles il faudra lutter contre l'insuffisance des ressources actuelles, et faire face aux nouveaux besoins que l'avenir doit créer ?

Ceci nous conduit à examiner séparément la condition maritime du commerce de Marseille sur les bases de l'état présent, et ce qu'elle sera sur les bases de la loi de 1844 exécutée.

Et comme rien ne fixe mieux l'esprit que les observations comparatives, c'est par un parallèle constant avec le Hâvre, qui est notre grand port sur l'Océan, comme Marseille sur la Méditerranée, que nous procéderons.

I.

Etat présent jusqu'à l'achèvement des travaux ordonnés par la loi de 1844.

1° Marseille représente un mouvement annuel entrée ou sortie, de :

Grande navigation	7,823	navires.
Cabotage	7,948	—
Total	15,771	navires.

Havre :

Grande navigation	3,267	navires.
Cabotage	6,695	—
Total	9,962	navires.

2° Marseille occupe, par ce mouvement, un tonnage de :

Grande navigation	1,091,707	tonn.
Cabotage	528,998	—
Total	1,620,705	tonn.

Havre :

Grande navigation.....	769,771	tonn.
Cabotage.....	511,349	—
Total.....	1,281,120	tonn.

3° Marseille emploie à ce mouvement, entrant ou sortant :

Grande navigation.....	84,052	marins.
Cabotage.....	47,959	—
Total.....	132,011	marins.

Havre :

Grande navigation.....	47,022	marins.
Cabotage.....	34,108	—
Total.....	81,130	marins.

Ainsi :

En navires	Marseille,	15,771	nav. Hâvre,		9,962
En tonnage.....	Marseille,	1,620,000	tonn. Hâvre,		1,281,000
En équipages...	Marseille,	132,011	mar. Hâvre,		81,130

Pour faire face à ce mouvement maritime, que possède Marseille, et que possède le Hâvre?

Marseille, on vient de l'indiquer, a 29 hectares.

Le Hâvre possède :

Bassins à flot.	celui du Roi.....	1	½	hect.
	— de la Barre....	4	½	—
	— du Commerce..	5		—
	— de Vauban....	8		—
	— de la Floride..	5		—
Avant-port en dedans du chen. d'entr.		9		—
TOTAL.....		33		hect.

Tous ces bassins existent ; ils n'attendent de la loi nouvelle que des perfectionnements accessoires.

L'avant-port, parfaitement abrité et bordé de quais, n'a d'autre inconvénient que d'être sujet aux marées, inconvénient que les navires évitent en s'y amarrant bord à quai.

Tel est donc le rapport actuel des surfaces : Marseille, 29 hectares, tout compris ; le Hâvre, 33 hect., dont 24 en bassins à niveau constant, et un avant-port, ou plutôt un premier port soumis aux marées. — Mais tel n'est nullement le rapport de l'utilité respective des deux ports, au point de vue des opérations maritimes.

La même étendue d'eau, suivant sa distribution, peut être plus ou moins utile. Un port militaire peut, sans inconvénient, n'être qu'un abri pour le stationnement. Dans les ports marchands, au contraire, on ne stationne pas, on travaille. Le travail c'est de charger et décharger le plus activement possible. Plus un port de commerce offre de développement à ces opérations,

plus il sert. En un mot, le degré d'utilité matérielle d'un port, pour le commerce, se mesure par ses quais.

C'est ce qui fait que le Hâvre, avec ses cinq bassins à flot et son avant-port, offre une répartition très-avantageuse des surfaces d'eau, en ce qu'il multiplie partout les points de contact entre les navires et la terre ; tandis que Marseille, qui n'a qu'un seul bassin, ne peut utiliser la superficie centrale de la nappe d'eau, les navires y restant condamnés à stationner sur plusieurs rangs, sans pouvoir communiquer avec la terre autrement que par le service coûteux, lent et encombrant des bateaux plats.

Cette différence est énorme.

Le port de Marseille ne pouvant développer ses quais que sur un pourtour unique, sans autre annexe que les quais du canal pour le service des bateaux, et ceux du bassin de carénage pour les réparations, la totalité des quais de toute affectation qu'il peut offrir au commerce, ne saurait jamais excéder un développement de 3,200 mètres (1) ; c'est le *maximum* de son utilité matérielle.

Ce maximum doit être atteint par l'effet de la loi de 1839, en cours d'exécution. Antérieurement, c'est-à-

(1)

Pourtour du port.....	2000 mètres.
Canal.....	800
Bassin de carénage.....	400
	3,200

dire jusqu'à ce jour, Marseille n'avait que 950 mètres de quai pour desservir tout son commerce maritime !

Les bassins du Hâvre, au contraire, ayant des quais sur chaque pourtour, atteignaient déjà, avant la loi de 1839, un développement de 2,500 mètres de quai, non compris les 1,500 mèt. de l'avant-port. Cet état de choses fut alors reconnu insuffisant, et il y fut pourvu par cette loi, qui élargit en bassin le canal *Vauban* et transforma en bassin à flot la retenue de la *Floride*, ce qui a porté la longueur des quais de bassins à flot à 4,420 mètres, plus les 1,500 mètres sur l'avant-port, parfaitement utilisables ; total, 5,920 mètres.

Tel est, pour le Hâvre, l'état actuel, auquel la loi de 1844 ajoutera une nouvelle extension, dont nous parlerons plus tard.

Ainsi, la différence, pendant la période de 6 à 8 années qui va suivre, sera celle-ci :

Marseille aura, pour un mouvement annuel de 15,771 navires, jaugeant 1,620,000 tonn., 3,200 mètres de quai ;

Le Hâvre, pour un mouvement de 9,962 navires, jaugeant 1,281,000 tonneaux, aura 5,920 mètres de quai.

C'est-à-dire que 100 mètres de quai, à Marseille, devront suffire annuellement aux opérations de charge ou de décharge de 493 navires, jaugeant ensemble 30,626 tonneaux, tandis que 100 mètres de quai, au Hâvre, n'auront à suffire qu'aux opérations de 168 navires, jaugeant ensemble 21,636 tonneaux.

La conséquence de ce qui précède n'est que trop aisée à apercevoir :

C'est que, en calculant 3 navires pour 100 mètres de quai, la condition présente du Hâvre comporte annuellement 56 opérations consécutives à chaque place de quai, ce qui procure à chaque opération l'avantage de pouvoir s'effectuer bord à quai dans un délai de 7 jours; au lieu que la condition marseillaise, si on voulait y opérer *bord à quai*, nécessiterait dans l'année 164 opérations consécutives à la même place, n'ayant dès lors chacune que deux jours et demi de délai, ce qui est impossible.

De là cette déplorable obligation, pour Marseille, d'effectuer long-temps encore la majeure partie de ses chargements et déchargements par chattes et accons, mode forcé qui coûte à la fois du temps, des frais, des dommages, et ajoute à l'encombrement du port toute une flotte de bateaux de servitude.

Est-il possible de méconnaître qu'une pareille surcharge d'inconvénients n'influe bien onéreusement sur la cherté du marché, sur les consignations, sur le transit ?

Quelle conclusion tirer de ce rapprochement ? c'est que, jusqu'à ce jour, ou les améliorations matérielles dont on a doté le Hâvre étaient nécessaires, et alors il est bien vrai que Marseille doit souffrir cruellement ! ou on voudrait méconnaître l'énormité de cette souffrance de la navigation dans le port marseillais ; mais alors ce serait proclamer la superfluité des travaux faits au Hâvre ! On ne le peut.

Ainsi, telle sera pendant 8 ans l'inégalité relative de la condition matérielle dans les deux grands ports de commerce français, inégalité amenée par une incessante sollicitude pour l'un, et par un bien long oubli des besoins de l'autre. Au moins, est-il permis d'espérer qu'au lieu de s'ingénier à surcharger Marseille de perceptions, on aura enfin hâte de l'aider à traverser, sans trop de mal, cette période de menaçante infériorité.

II.

Etat futur du port de Marseille, après l'achèvement des travaux ordonnés par la loi de 1844.

Quelle sera l'importance du mouvement commercial à Marseille dans 8 années?

Il est impossible de sonder cet avenir. Seulement, à l'essor que prennent le commerce et l'industrie dans le monde, il est indubitable qu'il s'opérera un accroissement de circulation. La position de Marseille la met sur le passage de ce courant universel; son activité n'a cessé de suivre la loi ascendante du mouvement général. L'exécution des chemins de fer, le nouvel élément de puissance industrielle que cette ville aura dérivé jusque dans ses murs par l'achèvement de son admirable canal, la colonisation du littoral africain et bien d'autres causes encore auront nécessairement ajouté aux besoins matériels du port de Marseille.

Il est à croire aussi qu'un progrès analogue se manifestera dans la fortune commerciale du Hâvre, grâce à la consommation croissante de Paris et du nord de la France, et aussi grâce à toutes les causes générales d'extension du mouvement maritime actuel.

Si l'on voulait établir, d'après la marche antérieure, cette loi de progression, on serait conduit, par les calculs de M. Charles Dupin (Rapport à la Chambre des Pairs sur la loi de 1844), à conclure que le Hâvre double son mouvement en 14 ans, Marseille en 17.

On doit donc prévoir une extension considérable des besoins de ces deux grands ports, dans huit années, sans pouvoir dire quels ils seront exactement, mais en présumant qu'ils progresseront d'une manière à peu près proportionnelle.

Quelle sera alors leur condition matérielle pour y suffire ?

A Marseille, deux ports, ensemble de 50 hectares, non compris 12 hectares d'avant-port, pour simple mouillage, ci..... 50 hect.

Au Hâvre, les 5 bassins actuels.	24	
Le nouveau bassin de l'Heure...	20	46
Le dock-entrepôt.....	2	
L'avant-port actuel.....		9
		55 hect.

Mais si, de la comparaison des superficies, l'on passe à celle des développements de quais, la même inégalité originaire déjà signalée plus haut reparaît encore :

DÉVELOPPEMENT FUTUR DES QUAIS.

A Marseille, quais des 2 ports. . . .	5,400 mèt.
(Point de quais aux avant-ports.)	
Au Hâvre, quais des bassins à flot.	6,490
Quais d'avant-port en dedans du chenal.	1,500
	7,990 mèt.

Ainsi, dans l'hypothèse la plus probable, celle d'un accroissement proportionnel d'importance pour ces deux ports, on entrera dans l'ère nouvelle, après 8 ans, dans les conditions suivantes :

Le Hâvre, pour une navigation qui reste d'un tiers à un quart inférieure à celle de Marseille, possédera environ 8,000 mètres de quais; Marseille, seulement 5,400!

Ici donc revient avec une nouvelle force le dilemme qui jaillit du parallèle des deux conditions présentes : si 8,000 mètres étaient indispensables à l'avenir du Hâvre, 5,400 mètres étaient-ils donc une si grande largesse pour Marseille, qu'il fallût s'armer contre elle de cette faveur, pour essayer de la rançonner indirectement, en même temps qu'on lésinerait sur des travaux accessoires et qu'on protesterait contre toute extension ultérieure?

Loin de nous un sentiment de jalousie, indigne de deux grandes places, qui ne doivent rivaliser que d'efforts pour se rendre utiles. C'est de grand cœur qu'avec

le pays entier Marseille saluera toujours les améliorations consacrées aux ports qui doivent le mieux servir le pays. Mais on est injuste et partial contre elle. C'est avec des réserves et comme contraint qu'on lui accorde le strict nécessaire, alors que des sacrifices beaucoup plus considérables étaient faits en faveur d'un port moins important, et déjà plus richement doté.

Ainsi, tout en reconnaissant l'importance des établissements maritimes que la loi de 1844 doit ajouter un jour au port de Marseille, faut-il bien constater que ces établissements n'offriront que 5,400 mètres de quai pour 15,711 navires jaugeant 1,620,000 tonnes, ce qui représente une aisance d'opération, moindre que celle dont le Hâvre jouit aujourd'hui. Marseille, après 8 années d'attente, conquerra moins de quai que le Hâvre n'en possède aujourd'hui; et, à son tour, le Hâvre jouira de 8,000 mètres, c'est-à-dire, d'une moitié en sus, eu égard aux deux ports marseillais.

Il ne faut donc pas laisser propager cette opinion que tout serait fait désormais pour Marseille, et que des vœux nouveaux seraient déplacés et mal reçus.

Cette opinion n'est fondée sur rien de solide.

L'intérêt du pays ne saurait être mis en opposition avec celui de Marseille. C'est elle au contraire qui l'invoque, car il vient d'être démontré à quel point cette ville calomniée sert, plus énergiquement qu'aucune autre, au développement de la fortune de la France.

Se prévaudrait-on des sacrifices antérieurs? Mais

dans la loi de 1839, si ce port obtint 7 millions pour ses quais, il ajouta 800,000 francs. Le Hâvre obtint 6,000,000 et ne paya rien : Cette, un port secondaire qui n'atteint pas, tout compris, 250,000 tonnes (près du septième de Marseille), obtint 7,200,000 fr., et n'ajouta rien non plus. Dans la loi de 1844, en même temps qu'il était alloué à Marseille, pour le port neuf 14,400,000, et pour la route de ceinture, 900,000, en tout 15,300,000, on votait, pour le Hâvre, 20 millions de travaux maritimes. Peu de jours après, une autre loi consacrait 5 millions à la défense militaire du port du Hâvre ; et, dans ces discussions, de fortes réserves étaient faites tant pour l'établissement de nouveaux ouvrages défensifs que pour l'ouverture d'une passe nord. Enfin, par cette loi de 1844, l'État va conquérir sur la mer, au port de la Joliette, 12 hectares de terre-pleins, valeur énorme qui peut couvrir une bonne partie de cette dépense de 15 millions. De quel côté, dès lors, aurait penché la balance des sacrifices réels ?....

On ne peut dire non plus, que les créations de la Joliette doivent mettre la navigation à Marseille sur un pied égal à ce qu'elle sera au Hâvre. On vient de se convaincre de l'infériorité de condition matérielle qui subsistera encore.

Qu'objecter donc ? L'absence d'autres besoins sérieux ?

Eh bien ! c'est ce qu'il importe d'examiner, en se

pénétrant bien de cette pensée que la gravité de ces besoins s'accroît par la situation déplorable dans laquelle Marseille devra patienter 8 ans.

Voici l'énumération des principales améliorations auxquelles il est urgent de songer, sous un rapport d'ensemble :

1° Nouveau bassin de carénage pour les bâtiments à vapeur.

2° Construction d'une forme sèche pour les bateaux à vapeur.

3° Élargissement de l'entrée du port.

4° Achèvement de la route de ceinture.

5° Curage et assainissement du port.

Ces divers sujets vont être traités séparément.

§ 1. NOUVEAU BASSIN DE CARÉNAGE POUR LES BATIMENTS A VAPEUR.

On est d'accord sur plusieurs points généraux.

Le premier, c'est que la navigation à vapeur grandit sans cesse, et qu'elle a des besoins spéciaux.

Le second, c'est qu'il est impossible de confondre

dans un voisinage commun ce qui tient au radoub des navires et surtout à des travaux de réparations aux machines, avec les opérations commerciales d'un port. Il y aurait confusion et danger.

Le troisième, c'est que le bassin de carénage actuel est déjà complétement insuffisant : c'est à peine s'il peut suffire au stationnement de 20 navires de moyen tonnage en réparation. Les grandes dimensions de la plupart des bâtimens à vapeur y envahissent déjà trop de place.

Un nouveau bassin est désormais indispensable ; et, en le créant, il est nécessaire de lui donner cette affectation spéciale des travaux particuliers à la marine à vapeur.

Des considérations de l'ordre le plus élevé se rattachent à cette question.

S'il est une mer et un grand port où un rôle important soit réservé à la vapeur, c'est la Méditerranée et Marseille.

Incontestablement, l'une des conditions les plus essentielles au développement de cette marine nouvelle dans un port, c'est qu'elle y trouve des moyens grands, commodes et prompts de s'y réparer ; c'est qu'elle puisse même directement s'y créer.

Jusqu'à ce jour, malheureusement, telle était la condition locale, qu'il était impossible de trouver seulement place pour un établissement convenable. L'industrie particulière fait les plus honorables efforts pour lutter contre cette position ingrate ; mais comment

pourrait-elle grandir, alors que ses ateliers se trouvent relégués à plusieurs kilomètres du port, sans autre communication avec les navires que des chemins et les rues de la ville ?

Ainsi, lorsque le premier besoin, pour l'aisance et la perfection des opérations d'ajustage, est le rapprochement immédiat de l'atelier et du navire, à Marseille on est condamné à faire charrier à travers la ville des chaudières et des machines énormes, par des attelages de quinze à vingt colliers ! Quel avenir attendre d'un procédé aussi barbare ?

Le jour, au contraire, où des surfaces d'eau calmes, liées au port, pourraient amener le navire jusqu'aux portes des ateliers, quels ne seraient pas les avantages d'économie, de promptitude et de précision à recueillir de cet heureux contact ? Tous les établissements existants viendraient facilement, avec leur outillage si mobile, prendre leur place autour de ce bassin. Et qui sait même si le vaste établissement créateur qui s'est confiné dans une petite localité voisine ne sentirait pas le besoin de se rattacher au grand port ?

Où choisir un pareil emplacement ?

Il n'est pas possible de songer à un agrandissement du bassin de carénage : sur trois côtés, le port, la citadelle Saint-Nicolas et les hauteurs de Saint-Victor sont des limites infranchissables ; sur la face Est, la cherté du sol est excessive : un hectare à acquérir, par l'expropriation des immeubles voisins, coûterait plusieurs millions.

Il est inutile de songer à se faire une place près des quais du port actuel, ni sur ceux du port futur de la Joliette ; et cela, non pas seulement parce qu'il faudrait attendre huit ans, mais ensuite parce que ce serait faire envahir cette localité, toute dévolue aux opérations de charge et de décharge, par des chantiers de réparation et par tous les ateliers agglomérés qui sont l'accessoire indispensable d'un bassin de travaux pour les navires à vapeur.

La seule localité convenable (et elle est, il faut le dire, admirablement propre à cette affectation) est désormais du côté du Pharo, en poussant jusqu'à la plaine des Catalans.

Le chantier de construction vient d'être transféré à l'anse du Pharo. C'est là qu'une tendance forcée ne tardera pas à concentrer les grands travaux de l'industrie navale.

Cette anse, ouverte aux vents du nord-est, se trouvera considérablement abritée par la projection de la grande jetée, et par celle des jetées traverses destinées à clore le nouveau port, et qui doivent s'avancer en mer à 500 mètres du rivage actuel de la Tourette, c'est-à-dire jusqu'au travers du Pharo.

La plaine du Pharo offre un développement considérable (trois hectares) pour tout ce qui concerne la construction. Pour compléter ce vaste ensemble, que reste-t-il ? A lier, par un simple canal, l'anse du Pharo à la plaine canalisée des Catalans. Là tout est facile, niveau très-bas, espaces immenses, proximité de la

Rive-Neuve, bon marché relatif du sol ; là il appartiendra à l'industrie des machines de se déployer largement avec une extension illimitée.

La localité des Catalans et de toute la plaine Saint-Lambert a eu consécutivement des élans de faveur et des retours d'impopularité ; mais il est vrai de dire que ces fluctuations sont venues de la destination commerciale qu'on s'efforçait de leur donner. Creuser le second port de Marseille aux Catalans, en faire l'emplacement des docks, c'était éveiller de fortes résistances dans la cité : un port de commerce dans cette région extrême, loin des routes, des voies en fer et de l'ancienne ville, eût été mal placé, tandis que sa position est merveilleusement choisie à la Joliette. Mais, autant l'isolement excluait ces plaines, dans la question du port marchand, autant il engage à les adopter pour centraliser tous les ateliers, et pour en faire une sorte d'arsenal de la navigation à vapeur.

Le vallon des Catalans et de Saint-Lambert offre une superficie de 16 à 18 hectares, sur un niveau de 2 à 8 mètres seulement au-dessus de celui de la mer. Il décrit une double sinuosité en s'éloignant de l'anse des Catalans pour se rapprocher d'abord du fort Saint-Nicolas, ensuite du quartier de Saint-Victor. Cette plaine allongée serpente ainsi sur une largeur moyenne de 250 à 300 mètres, et sur une longueur développée d'au moins 600 mètres. Tel est cet emplacement d'autant plus heureusement situé, que chaque extension

des ouvrages qui y seront faits, au lieu de l'éloigner de Marseille, l'en rapprocherait.

Maintenant, de quoi s'agirait-il ?

Il est important de bien constater que nous sommes loin d'émettre ici le vœu d'une reprise des plans de l'ingénieur divisionnaire Bernard, qui proposait, lors de l'enquête de 1842, de creuser aux Catalans un vaste bassin carré de 250 mètres sur 300, soit d'une superficie environ de 7 hectares.

Ce qui est seul nécessaire, c'est que la navigation à vapeur ait, sur la partie centrale de ce vallon, un bassin suffisant pour ses réparations, avec un simple canal d'accès par le Pharo. Si un jour, de proche en proche, toute cette plaine se canalise, c'est par l'industrie privée qu'il y sera pourvu ; l'état n'aura qu'à ouvrir la voie en creusant le premier bassin.

Ce bassin peut être éminemment utile avec une superficie peu considérable. Il faut observer que les réparations se faisant le navire bord à quai, une grande largeur est inutile ; c'est la longueur seule du bassin qui importe. 60 mètres de largeur sur 300 de longueur pourraient donner simultanément place à douze bâtiments à vapeur en réparation, et un passage intermédiaire (superficie, y compris 10 mètres de quai, 2 hectares 1/2) ; et pour mettre ce bassin en communication avec l'entrée des deux ports, à l'anse du Pharo, on adopterait le canal de l'ingénieur Bernard.

Ces travaux ayant été évalués et étudiés par l'administration des ponts et chaussées à l'époque de l'enquête

de 1842, il est aisé de fournir des données positives sur les dépenses que coûteraient le bassin de carénage nouveau.

1° *Canal du Pharo.*

(Longueur, 300 mètres ; largeur, 30 mètres.)

	mètres.
Déblais de rochers au-dessous de la base de la mer...	225,000
— de différente nature au-dessus.....	184,000
Mur de quai, au mètre courant..	90,000
Indemnités pour occupation des terrains militaires du champ de manœuvres.....	101,000
TOTAL.....	600,000

2° *Nouveau bassin de Carénage.*

Déblais au-dessous de la basse mer (18,000 × 6 = 108,000 m.), à raison de 4 fr. 50..... 486,000 au-dessus, à 2 fr. 50..... 378,000		864,000 fr.
Quais au mètre cour., à 2 fr. 50.....		180,000 fr.
Indemnités pour occupation de terrains, etc...		356,000 fr.
TOTAL.....		1,400,000 fr.

Ainsi, canal et bassin ne coûteraient pas plus de 1,800,000 fr.

Mais il y a plus : c'est qu'une circonstance extraordinaire se présente, qui ne permet même pas l'hésitation à cet égard.

En effet, l'exécution du port de la Joliette est à la veille de commencer ; et, par un heureux contraste, ce port, formé de jetées, a besoin d'enrochements.

On sait que la principale jetée doit avoir 1,118 m. de longueur, sur 12 mètres de profondeur moyenne

au-dessus du niveau de la mer, et 21 mètres de largeur à ce même niveau, et que les deux jetées transversales, longues chacune d'environ 400 mètres, sur une largeur de 55 mètres pour la traverse nord, et de 30 mètres pour la traverse sud, sur un fond moyen de 9 mètres, demanderont plus de 800,000 mètres cubes de massif en roches. Ces roches devront être extraites au Pharo, aux Catalans, ou plus loin.

Eh bien! sans surcroît de dépenses, il suffira de les extraire sur le tracé du canal du Pharo et du bassin des Catalans, pour que le creusement indiqué plus haut se trouve opéré.

En effet, le cube de ce creusement (toujours d'après les estimations des ponts et chaussées en 1842) est celui-ci :

			mètres.
Canal...	Cube à extr.	au-dessous du niv. de la mer..	45,000
	—	au-dessus — —	92,000
Bassin...	—	au-dessous — —	108,000
	—	au-dessus — —	151,000
	TOTAL.....	.....	396,000

Ainsi, les besoins directs du port de la Joliette nécessiteront des dérochements doubles de ceux que les travaux demandés ici pourraient exiger. Ce serait une économie absolue de toute cette dépense, c'est-à-dire :

Pour le canal, de.....	409,000 fr.
Pour le bassin, de.....	864,000
TOTAL.....	1,273,000 fr.

Il ne resterait conséquemment plus à payer que les travaux d'art et les indemnités d'acquisition du sol, en tout 737,000 fr.

En présence des besoins commerciaux qu'on vient de signaler plus haut, et d'un résultat aussi important, serait-il possible qu'on ne profitât pas de la bonne fortune providentielle qui s'offre d'économiser les deux tiers de la dépense? Laissera-t-on échapper une occasion qu'on ne retrouverait jamais?

Espérons le contraire. Et ajoutons qu'il ne s'agit pas de Marseille seulement, l'extension de la marine à vapeur étant d'un intérêt national.

§ 2. CONSTRUCTION D'UNE FORME SÈCHE POUR LES BATEAUX A VAPEUR.

Le développement que prend, tant pour le nombre que pour la dimension des navires, la marine à vapeur du commerce et celle que l'état entretient pour desservir ses grandes lignes postales, commandait la construction de formes sèches pour la réparation des grands steamers, dans les principaux ports de station.

Si le gouvernement n'a fait jusqu'à ce jour aucune proposition aux Chambres pour une pareille création à Marseille, ce n'est pas que l'utilité ne lui en fût démontrée; mais l'emplacement manquait d'une manière absolue.

Il n'en sera plus de même le jour où un bassin de

carénage spacieux sera ouvert à la navigation à vapeur : il y aura là non-seulement place pour une forme sèche, mais facilité et bonne condition économique pour l'établir.

Pour simplifier les observations que ce sujet comporterait et aller droit au but, on va se borner à rappeler que, par la loi de 1844, il vient d'être ouvert un crédit de 1,500,000 fr. affecté à la construction d'une forme sèche au port du Hâvre, plus un autre de 500,000 pour un bassin de carénage.

L'exposé des motifs du gouvernement justifiait cette dépense de la manière suivante :

« Une somme de deux millions de francs est des-
« tinée à la construction *d'une forme sèche pour les*
« *bateaux à vapeur*, OUVRAGE DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ
« POUR LE PORT DU HAVRE, et à la création d'un bas-
« sin de carénage. »

Le rapport de M. d'Angeville à la chambre élective, si méticuleux lorsqu'il s'est agi de certaines dépenses accessoires aux travaux proposés pour Marseille, n'a élevé aucune objection contre la proposition ci-dessus.

On y lit, au contraire :

« *Une forme sèche*, pour les bateaux à vapeur,
« OUVRAGE DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ POUR LE PORT DU
« HAVRE, sera établie au fond de l'arrière-port, près
« de l'écluse qui sépare cet arrière-port du bassin de
« l'Heure. Un bassin de carénage sera ouvert près
« l'écluse de la Barre. »

Le rapport de M. Charles Dupin à la chambre des pairs adopte la dépense sans observation aucune.

Les votes des chambres ont sanctionné cette opinion.

Il demeure donc certain que l'établissement d'une forme sèche au Hâvre est unanimément considéré, par les pouvoirs de l'état, comme *un ouvrage de première nécessité.*

Ce qui est indispensable à ce port n'est-il pas aussi indispensable à Marseille ?

Si l'on consulte le mouvement respectif de la navigation à vapeur dans ces deux grands ports, on constate pour 1842 les résultats suivants :

Mouvement comparé de la navigation à vapeur (entrées et sorties réunies) ***à Marseille et au Hâvre.***

NAVIRES.		TONNAGE.		ÉQUIPAGES.	
HAVRE.					
Franç. 185	888	Franç. 35,007	139,719	Franç. 5,779	18,182
Etrang. 703		Étrang. 104,712		Étrang. 13,403	
MARSEILLE.					
Franç. 403	720	Franç. 108,240	160,914	Franç. 11,223	20,282
Etrang. 317		Étrang. 52,674		Étrang. 9,059	

Ce rapprochement donne lieu aux conclusions suivantes :

1° Bien que le Hâvre compte par année 168 entrées ou sorties de plus que Marseille, l'importance du tonnage du mouvement marseillais excède celui du Hâvre d'environ 20,000 tonneaux, ce qui équivaut à 1/7 ; et le nombre des marins aux entrées ou sorties à Mar-

seille excède d'environ 2,000 celui constaté par le Hâvre, ce qui revient à 10 °/₀ ; d'où la preuve que les lignes marseillaises sont desservies par de plus grands navires.

2° Le Hâvre compte, sur 100 navires, 21 français, Marseille, 56. — Le Hâvre compte, sur 100 tonn., 25 par navires français ; Marseille, 67. — Le Hâvre compte, sur 100 marins, 31 français ; Marseille, 55.

D'où la preuve que les lignes marseillaises sont, dans une proportion d'outre moitié, servies par des navires français, tandis qu'au Hâvre le mouvement français ne figure que pour un quart.

Sans doute, ce double résultat est dû en bonne partie à la station officielle des paquebots postes du levant ; mais telle n'est point la question.

Il s'agit d'apprécier la nécessité, pour Marseille, de l'établissement d'une forme sèche pour les grands paquebots à vapeur. Or, pour cela, peu importe la nature des services.

Etablir que de plus grands navires à vapeur sont annexés au port de Marseille, c'est démontrer le besoin de moyens de réparation plus puissants.

Etablir que le plus grand nombre de ces navires est français, c'est ajouter une grave considération à celles qui précèdent, parce qu'il est bien certain que les bâtiments français devront se réparer à Marseille, tandis que les étrangers choisiront toujours, pour leurs grandes réparations, leurs ports respectifs d'armement.

Et d'ailleurs, il y a plus :

Depuis 1842, les choses se sont modifiées de telle sorte, que les besoins de la navigation à vapeur dont Marseille est la station principale, se trouvent considérablement accrus, et sont plus étendus aujourd'hui que ceux récemment satisfaits au Hâvre.

Cette extension tient à ce que la station du Hâvre est purement commerciale, tandis que celle de Marseille joint à son caractère commercial une importance politique qui va toujours en grandissant.

Ainsi, depuis 1842, le service postal du levant a été considérablement étendu par l'établissement de la ligne directe d'Alexandrie, desservie par six steamers de deux cent vingt chevaux.

Le service de correspondance avec la Corse, transféré de Toulon à Marseille par des nécessités d'intérêt général, a fait de ce dernier port la station principale des trois paquebots le *Napoléon*, l'*Ajaccio* et le *Bastia*.

Le service entre la métropole et l'Algérie, dont l'importance ne cesse de suivre une progression toujours croissante, a dû se répartir entre Toulon et Marseille. La ligne de Marseille occupe déjà trois paquebots du commerce. Il est indubitable que le temps n'est pas loin où nos communications avec l'Afrique française, par Marseille, deviendront plus actives encore.

Enfin, dans l'organisation qui était projetée du service des paquebots transatlantiques, la position du Hâvre lui faisait attribuer la part la plus considérable du mouvement maritime à créer. Le service, par compagnie, réservé au Hâvre, n'a pu s'établir, et aujour-

d'hui le gouvernement paraît tout-à-fait décidé, d'après les expériences faites, à abandonner ces combinaisons de grandes lignes, et à convertir en bâtiments de guerre les grands steamers qu'il avait fait construire pour les voyages transatlantiques. Ce retrait fait entrevoir qu'il y aura plutôt réduction que développement dans les bases du service commercial océanique dont le Hâvre peut devenir quelque jour le pivot.

Les faits généraux que l'on vient de signaler autorisent donc à conclure que l'incessant besoin de communication par la vapeur qui se manifeste sur la Méditerranée, avec le port de Marseille pour point central, rend au moins aussi urgent ici qu'au Hâvre l'établissement de l'ouvrage hydraulique dont il est question.

§ 3. ÉLARGISSEMENT DE L'ENTRÉE DU PORT.

L'entrée du port de Marseille est d'une largeur apparente de 90 mètres, mesurée d'un fort à l'autre; mais, en réalité, le passage n'est que de 55 mètres. Ce rétrécissement est dû à l'existence du massif de maçonnerie dit *Pilon*, fondé sur des bas-fonds et qui divise dans la proportion précitée la largeur de l'embouchure.

Si l'on remonte dans l'histoire reculée du port de Marseille, on apprend que le pilon actuel ne fut point le seul; il n'était que l'un des piliers d'un beau môle à arceaux qui aurait été établi en travers de l'entrée, sur une longueur de 140 pieds environ, s'adossant aux

rivages du côté sud (fort Saint-Nicolas). S'il faut en croire d'autres, c'était simplement une série de piliers liés entre eux par des chaînes en cuivre, ne laissant de libre qu'un passage de 17 toises qu'on fermait à clé pendant la nuit; ils étaient bâtis avec de grosses pierres équarries, comme celles de Carthage, de Césarée, de Munichio, et comme les assises de la darse de Sidon; à cette différence près que les pilons étaient composés de deux espèces de pierres, de tuf à l'intérieur et de pierres dures à l'extérieur, liées ensemble avec des crampons de cuivre.

Plus tard, ces pilons furent tronqués par la mer et submergés. La difficulté de leur rétablissement fit prendre le parti de les détruire; mais on ne put y réussir complétement, en sorte qu'il était resté des tronçons sous-marins fort dangereux. Ce fut pour signaler ces écueils qu'on reconstruisit le troisième pilier, qui surgit encore aujourd'hui.

Au surplus, que ces massifs fussent primitivement utiles comme point d'attache, que le pilon actuel fût même nécessaire pour signaler aux navires le danger des bas-fonds sur lesquels il repose, et des tronçons qui l'avoisinent, c'est ce qu'il serait superflu d'examiner.

Ces raisons, d'une époque déjà reculée, ont perdu aujourd'hui leur force, soit parce que le port de Marseille ne peut plus attendre sa protection de l'établissement d'une chaîne en travers de l'entrée, soit parce qu'on ne saurait songer à supprimer le pilon sans raser aussi le reste de la barre sous-marine. Il s'agit de voir

s'il n'y aurait pas intérêt réel, sérieux à un élargissement de la passe par l'approfondissement de la partie *sud*.

La largeur actuelle (55 mètres) étant l'unique passage du port de Marseille, l'encombrement qui résulte d'un étranglement pareil est facile à comprendre. Le mouvement annuel de la navigation, qui excède 15,000 navires, impliquerait un mouvement journalier d'environ 50 navires entrant ou sortant, doublé lui-même par la fréquence des cas où les vents contraires interceptent la circulation dans la passe. Ces difficultés sont d'autant plus grandes, qu'en général c'est sous l'influence de certains vents qu'une masse de navires se présente à la fois pour entrer ou pour sortir ; enfin, on doit ajouter à ces causes d'accidents le mouvement continuel des bateaux de pêche, de promenade ou de servitude.

Une cause qui tient à la configuration particulière de la localité (la double courbure de la passe, obliquant à la fois et en sens inverse sur l'axe du port et sur la rade), complique les difficultés de l'entrée et de la sortie. Cette inflexion double est précieuse pour la tranquillité des eaux du bassin ; mais elle a l'inconvénient d'obliger les navires à décrire une marche sinueuse, et les expose à s'entrechoquer, la vue étant interceptée par la saillie du fort Saint-Jean.

Enfin, les bâtiments à vapeur, par leur forme très-allongée, qui ne leur permet pas de décrire des courbes à petit rayon, et par l'extrême largeur qu'ils présentent d'un tambour à l'autre, sont venus mettre le

comble aux embarras et aux dangers de la passe; et cet état fâcheux ne peut qu'empirer de jour en jour.

La conséquence de la disposition vicieuse qui vient d'être indiquée, est facile à constater : il suffit de citer les fréquentes avaries que les navires se font en entrant ou en sortant. Il n'est pas de mois où le Tribunal de commerce n'ait à juger des procès d'abordage.

Il arrive même fréquemment que des navires que l'obscurité ou la force du temps empêche d'éviter le pilon, vont donner en plein sur ce massif, en s'y faisant d'énormes avaries.

L'inclinaison du pilon prouve qu'il a lui-même subi divers échecs ; il est ébranlé à tel point, que des commandants de paquebot déclarent ne pouvoir plus compter sur la solidité de ce point d'amarrage. Le cas a paru assez grave pour donner lieu à des réserves, en prévision des accidents qui pourraient survenir.

L'entrée vraiment problématique de la frégate à vapeur le *Labrador*, au mois de juin dernier, est un exemple frappant des difficultés qui existent. Ce grand steamer, dans la courbe qu'il fut obligé de décrire pour venir de la pointe de la *Réserve* à l'intérieur du port, rencontrait toujours d'une manière inévitable le pilon sur son passage. Il fut alors obligé d'arrêter ses roues et d'employer des amarres traversières pour se faire pivoter à l'extérieur de la passe. Cette manœuvre réussit grâce au calme de la mer et du temps; mais, dans des circonstances différentes, elle aurait été bien autrement difficile et périlleuse.

L'enseignement de ce qu'il faut faire ressort naturellement des inconvénients relatés : il faut élargir la passe.

La passe agrandie de 15 mètres (9 brasses), c'est-à-dire devenue d'une largeur totale de 70 mètres, par la suppression du pilon et l'enlèvement des roches sous-marines extraites jusqu'à la profondeur de 6 mètres, rendrait les cas d'abordage très-rares et permettrait aux navires allongés de décrire d'une manière continue, sans arrêt ni obstacle, la courbe qu'ils sont forcés de parcourir pour entrer dans le port.

Cette amélioration est d'autant plus urgente qu'avec l'accroissement de la navigation à vapeur, Marseille étant appelée, dans un temps donné, à desservir les lignes de service les plus importantes, sans pouvoir, de 8 années au moins, offrir aux steamers d'autre stationnement que le grand bassin actuel, il faut prévoir que l'accident ci-dessus de la frégate le *Labrador*, et qui est aujourd'hui un fait presque exceptionnel, peut devenir le fait quotidien, et que, dès lors, il faut sortir à tout prix de l'état d'impasse et de danger que présente aujourd'hui l'embouchure du port.

Il reste à examiner deux points : les objections, la dépense.

1° Objections.

La question que nous soulevons n'est pas neuve; le bon sens de nos pères avait instinctivement compris

l'opportunité de cette future amélioration. Déjà, en 1781, le sieur de Morainville, inventeur d'une puissante machine à curer, offrit d'enlever la barre de l'entrée du port, plus le rocher sous-marin existant près du Marquisat et qui est le prolongement de la montagne Notre-Dame de la Garde, le tout pour le prix de 400,000 livres.

Ce qui, à cette époque, empêcha la réalisation du projet, fut, pour la partie concernant la passe, la préoccupation du génie militaire. On craignait que cette augmentation de profondeur pût affaiblir, en temps de guerre, les moyens de défense du port. Sans examiner le fondement que pouvait avoir cette appréhension à l'époque où elle fut manifestée, il est bien certain qu'aujourd'hui, avec les changements survenus dans les moyens de force maritime, le même argument serait puéril. Depuis que la vapeur et l'artillerie navale ont fait les formidables progrès dont notre époque est témoin, les questions de défense ne sont plus à l'embouchure même du port. Si une force ennemie pouvait impunément arriver jusqu'au pilon, c'est que la question serait déjà résolue ; et soit que l'ennemi pût pénétrer dans le port, soit qu'il y portât la destruction sans y pénétrer, notre sort serait le même.

On remarquera d'ailleurs qu'il n'est pas question d'augmenter le tirant d'eau de l'entrée, qui est déjà de 6 mètres dans la partie aujourd'hui navigable. Cette question, qui implique celle de savoir s'il peut con-

venir d'ouvrir l'accès du bassin aux vaisseaux de haut-bord, demeure dans tous les cas intacte. Il s'agit seulement d'étendre à une largeur de 75 mètres, le tirant d'eau de 6 mètres existant déjà sur une largeur de 55, sans autre appréhension à conserver que celle de rendre la batterie basse du fort Saint-Nicolas plus accessible, en réduisant de 35 à 20 mètres la saillie de bas-fonds qui la protége. Or, il est bien évident que ce n est plus là une objection de quelque valeur.

Mais, ajoutera-t-on, cette barre de roches sous-marines est un heureux obstacle à l'envahissement des sables que le N. O. peut chasser vers la passe, et dès lors on se demande si l'élargissement du goulet en toute profondeur ne serait pas une modification compromettante, soit pour la conservation des profondeurs actuelles, dans l'intérieur du port, soit pour le maintien de la tranquillité des eaux à la surface?

Ces craintes, graves au premier aperçu, ne tardent pas à se dissiper si l'on examine attentivement la configuration et l'état présent des localités.

En effet, *le mistral*, ou vent du N. O., plus souvent même du N. N. O., enfile directement l'ouverture du canal qui précède l'entrée; mais, par l'effet de l'obliquité de celle-ci, le flot va se briser sur la *Fontaine du Roi* et au fond de l'anse de la *Réserve*. Grâce à cette plage providentielle que les érosions de la mer attaquent sans cesse et arrondissent en manche pour recevoir l'action du mistral, ce vent ne peut arriver jusqu'à l'entrée du port, qui s'en trouve entièrement abritée par le fort Saint-Jean.

Ainsi, quant à l'action du vent, elle resterait ce qu'elle est : à peu près nulle. Et quant aux vagues régnant sur la surface, si elles ne pénètrent pas aujourd'hui, elles ne pénétreraient pas davantage, attendu que l'étendue de la nappe d'eau superficielle ne changerait point.

Resterait la crainte d'ensablement, heureusement reconnue chimérique. Si l'on considère que le fond vaseux existant devant la Fontaine du Roi et à la Réserve est resté le même depuis plusieurs siècles, et que l'anse de ce nom, bien loin de se combler, elle qui devrait recevoir en plein tout ce que le N. O. pourrait charrier, tend plutôt à s'échancrer de plus en plus profondément.

Ce résultat est d'ailleurs en harmonie avec les observations recueillies de tout temps sur les courants sous-marins de la rade. Ils ont une direction de N. à S. qui leur fait éviter complétement l'entrée du port. Il concorde aussi avec cette observation que le flot agité par le N. O. est superficiel, ce vent venant seulement des côtes de l'Estaque et ne soulevant nulle part le fond.

Au surplus, et dans tous les cas, il est à noter qu'un enrochement de 20 mètres serait toujours conservé en avant de la saillie des ouvrages du fort Saint-Nicolas, et qu'ainsi toute espèce de mouvement des eaux de dehors en dedans serait arrêté par cet obstacle.

2° Dépenses.

Les travaux de dérochement qui s'exécutent depuis

deux ans dans le port, pour l'enlèvement des bas-fonds voisins du *Marquisat*, fournissent des données certaines pour l'évaluation des dépenses qu'exigerait la suppression du pilon et des roches adjacentes.

Les adjudications ont été rapportées au prix de Fr. 10 par mètre cube, et les entrepreneurs paraissent satisfaits de leur soumission. On peut dès lors se baser sur ces précédents.

Les quantités de roches à extraire ne sauraient excéder 600 mètres cubes. La dépense qu'il en coûterait, jointe aux autres dépenses accessoires, s'élèverait difficilement à une somme de 20,000 fr.

Mettre en regard l'utilité, la nécessité de l'amélioration, avec la modicité du sacrifice qu'elle exigerait, c'est, ce nous semble, ajouter aux raisons de fond et d'urgence un argument décisif pour la prochaine exécution des travaux demandés.

Quant aux voies et moyens pour y pourvoir, on ne peut s'empêcher de rappeler ici qu'une somme importante est restée en boni sur le crédit de 7,800,000 fr. affectable aux améliorations du port. Ce crédit, ouvert par la loi de 1839, avait, on le sait, pour objet 1° l'élargissement et la rectification des quais ; et 2° l'approfondissement du bassin. Ne serait-ce pas rentrer dans l'esprit de ce vote que d'appliquer à l'amélioration de la passe une partie de la somme restant sans emploi? Cela est d'autant plus juste que, pour subvenir aux travaux décidés en 1839, la chambre de commerce de

Marseille s'est volontairement imposé un sacrifice de 800,000 fr., et que l'état, dès lors, ne peut raisonnablement pas exploiter à son profit un acte de générosité qui a eu le port de Marseille pour but exclusif et direct.

Nous devons dire, en terminant, que le vœu que nous venons d'exprimer ici pour un élargissement de la passe et la suppression du pilon, a déjà pour lui l'opinion de la chambre de commerce, celle de M. le directeur des mouvements du port, et de M. le commissaire général à qui revient le mérite de l'initiative.

§ 4. ACHÈVEMENT DE LA ROUTE DE CEINTURE.

L'étude de cette route, qui est destinée à desservir le port actuel et le port nouveau de la Joliette, avait amené le gouvernement à reconnaître la nécessité de la faire déboucher directement au faubourg St-Lazare. Aussi, le projet qui a été présenté aux chambres embraissait-il un tracé complet, commençant au quai de St.-Jean pour venir finir à la route royale, près la porte de terre du Lazaret.

Plusieurs raisons graves commandaient cette disposition.

D'abord faire expirer une route royale à la porte de la Joliette, c'était la constituer à l'état d'impasse. Car de ce point, pour rejoindre la route d'Aix, il fallait soumettre le boulevart des Dames au charroi, en char-

geant ainsi du pavage et de l'entretien de cette route la commune de Marseille.

Le nivellement du boulevart des Dames résistait d'ailleurs à l'établissement d'une route. Il présente une pente fort dure qu'il importait essentiellement d'éviter pour la circulation des charrettes à forts colliers.

De plus, la place de l'Arc de Triomphe et le faubourg de la porte d'Aix sont déjà si encombrés, qu'on devait éviter d'y ajouter un surcroît d'embarras.

Enfin, de la porte de la Joliette au faubourg Saint-Lazare, la route projetée aboutissait en ligne droite par une pente insensible, double avantage extrêmement précieux.

Tel était le projet présenté.

La Commission de la chambre élective, dominée par un scrupule de classement, auquel pouvait se joindre un certain esprit de réduction économique, a cru devoir couper en deux morceaux la route proposée, adoptant la partie qui, du port, arrive à la porte de la Joliette, rejetant celle qui, de ce point, doit déboucher dans le grand chemin d'Aix.

Les conclusions de la Commission ayant été adoptées, Marseille n'a obtenu qu'une route tronquée.

Toutefois, hâtons-nous de le dire, la portion laissée à l'écart n'a été repoussée par aucune critique de fond. Au contraire, on a reconnu la parfaite utilité de la route entière. On n'a motivé le rejet que sur une considération accessoire. On a pensé qu'une loi des ports ne pouvait, sans inconséquence, embrasser des travaux de route ordinaire.

C'était une question de pur classement de crédit.

Cela bien expliqué, on comprendra qu'il devient nécessaire de pourvoir, par une proposition législative distincte et prochaine, à l'achèvement de la route de ceinture.

Nous avons signalé l'utilité d'ailleurs incontestée de ce complément.

L'urgence d'exécution n'est pas moins évidente. En effet, c'est surtout pendant les 8 années qui vont suivre, que la route de ceinture aura d'éminents services à rendre, destinée à desservir tout à la fois le commerce concentré dans le bassin actuel et les travaux en exécution pour la construction du bassin nouveau. Comment serait-il possible que cette double circulation s'établit par les pentes du boulevart des Dames ?

Il est donc à espérer que l'on se hâtera de combler législativement la lacune que la loi de 1844 a laissée, et qu'on aura soin de donner au chemin de ceinture son issue directe sur le grand chemin d'Aix. Tel est le vœu qu'il nous a paru nécessaire de reproduire, avec d'autant plus de confiance que la Commission de la chambre des députés a approuvé, en principe, le projet entier.

§ 6. CURAGE ET ASSAINISSEMENT DU PORT.

Le curage et l'assainissement de notre bassin ont de temps immémorial préoccupé nos administrations lo-

cales. L'Académie de Marseille, la Chambre de commerce et la Municipalité ont tour à tour rivalisé de zèle; elles ont maintes fois publié des programmes et proposé des prix pour la solution de ce problème intéressant.

Des mémoires volumineux ont paru sur la matière, mais sans résultats sérieux. Le nettoiement s'est amélioré tout naturellement par la puissance qu'a donnée au curage l'application d'une machine à vapeur. Aujourd'hui, nous n'en sommes plus à craindre le comblement du port ; la cuillère anglaise qui fonctionne, jointe aux dragueurs de nos ponts et chaussées, sont des moyens bien suffisants pour extraire la vase, le sable et les graviers ; sur tous les points, le port a sa profondeur voulue, et, de ce côté, le problème est résolu.

Reste l'assainissement. Là, il ne suffit pas d'extraire, il faut encore renouveler. On enlève bien les parties solides, mais l'eau se sature de matières, et, tant que le bassin ne se vide point, la cause des miasmes subsiste.

Cette cause provient évidemment du mélange des eaux douces versées par les égoûts et par la pluie avec les eaux salées, et surtout des matières organiques entraînées nécessairement dans le bassin du port.

Malgré l'excellence des mesures prises par l'autorité municipale pour le transport des ordures de toutes espèces, et quelle que soit la sévérité déployée par la police, il faut bien reconnaître qu'une grande partie de ces matières putrides échappent à l'action de l'autorité, et

sont entraînées dans le port, véritable pot de chambre de la cité. A ces causes il faut ajouter les conséquences du séjour d'une population flottante de six mille marins sur les navires.

On s'était flatté que le système d'enlèvement des balayures et immondices suffirait pour assainir le port; l'expérience a démontré que ce moyen était insuffisant. Le bassin de Marseille est situé au bas d'un vallon à peu près demi-circulaire, commandé par des montagnes assez élevées dont les revers s'inclinent vers la ville.

Cette ville est elle-même en amphithéâtre autour du port, qui en est le point le plus bas; le simple examen de cette configuration géographique indique assez qu'on ne parviendra jamais à empêcher l'entraînement, par les égoûts, d'une certaine masse de substances organiques, et que cette masse doit aller en croissant avec la population; d'un autre côté, les travaux du nouveau port, loin de mettre les eaux de l'ancien dans de meilleures conditions de salubrité, ne feront qu'aggraver le mal. En effet, le faible renouvellement qui s'opère dans le bassin par le déplacement des navires, et qui se fait aujourd'hui avec la haute mer, n'aura plus lieu, du moment où le port auxiliaire sera terminé, que par les eaux de ce nouveau bassin, bien moins pures évidemment que celles de la rade.

Il convient donc de chercher un moyen sûr et prompt pour couper le mal à sa racine, si, dans un temps donné, on ne veut faire de notre port un marais

pontin, et d'une ville la plus saine du monde, une véritable Maremme.

Avant d'aborder le point des voies et moyens, disons quelques mots sur la manière dont se produit l'infection des eaux intérieures.

En premier lieu, le simple mélange des eaux douces et salées a toujours engendré la corruption, c'est bien prouvé par l'expérience, et les pays marécageux qui se trouvent précisément dans ces conditions, sont ordinairement affligés de fièvres intermittentes endémiques. Ce fait est notoire, la cause seule en reste encore problématique et incertaine. Un savant italien a donné l'explication suivante, qui, si elle n'est pas la véritable, nous paraît du moins ingénieuse. Il prétend que les eaux douces et les eaux salées renferment une grande quantité d'animalcules qui vivent fort bien séparément dans le milieu qui leur est propre, mais qui sont tués instantanément par l'opération seule du mélange.

Un fait remarquable à l'appui de cette opinion, c'est l'absence complète de vers taraudeurs dans le port de Marseille. Quelle que soit d'ailleurs la cause de l'insalubrité et de la corruption du mélange des eaux, le fait existe et ne peut admettre aucun doute.

A cette cause vient s'en joindre une autre non moins réelle et mieux constatée.

L'analyse qui a été faite des eaux du port, extraites de divers points, a permis de reconnaître que la proportion des sulfates va en décroissant à mesure que

l'on avance de l'entrée du port vers la Canebière; de telle sorte que l'eau prise vers le quai d'Orléans renferme le quart seulement des sels contenus ordinairement dans l'eau de mer. Ces sulfates se convertissent en sulfures sous l'influence des substances organiques versées par les égouts; cette action chimique détermine le dégagement de quantités notables d'hydrogène sulfuré dont on connaît les ravages sur l'économie animale.

Cette explication scientifique se trouve pleinement justifiée par l'expérience; l'odeur méphitique suit une progression croissante et en sens inverse de la quantité des sulfates, depuis l'embouchure du port jusqu'au quai d'Orléans.

Telles sont les causes reconnues de ce fléau auquel l'odorat marseillais a bien pu s'habituer, mais qui rend le séjour de notre ville insupportable aux étrangers, et qui a dicté ces alexandrins satyriques à notre compatriote Barthélemy :

Malheur à tout vaisseau qui, poussé par le vent,
Entre le double fort s'amarre en arrivant!
Si le pauvre navire est parti d'une terre
Que flaire avec soupçon l'intendant sanitaire,
Quelle dérision! avec un garde à bord
Souvent pendant un mois on l'isole du port,
On lui fait expier sa patente incertaine;
C'est le port qui devrait faire la quarantaine.
.....

Examinons maintenant quels moyens on pourrait prendre pour détruire le mal.

On avait proposé de faire sous les quais des canaux de ceinture qui déboucheraient directement dans la mer, au-dessous des forts St-Nicolas et St-Jean. Enlever la cause, c'était effectivement détruire l'effet; malheureusement on n'a pas calculé les obstacles. L'eau de la mer n'étant qu'à un mètre au-dessous de nos quais, l'épaisseur de la voûte du canal, celle du pavé, arriveraient au niveau de ces mêmes quais, ainsi les canaux seraient constamment inondés jusqu'à la clef, et par conséquent ils deviendraient eux-mêmes des réservoirs continus, sujets aux inconvénients auxquels il s'agit de remédier.

Ce système est devenu encore plus impraticable depuis le vote du port auxiliaire. Il faudrait nécessairement conduire ces canaux de ceinture en dehors de tous les nouveaux travaux, et la situation des lieux se refuse absolument, faute de pente, à l'application de ce moyen.

Le seul mode d'assainissement qu'il soit aujourd'hui permis de proposer, c'est le renouvellement des eaux du port à l'aide d'un courant d'eau de mer.

A cette occasion nous ferons remarquer que l'abondante saignée pratiquée par Marseille à la Durance, loin de diminuer le mal, comme on le croit généralement ici, ne fera que l'aggraver. Ainsi, les deux entreprises sur lesquelles on comptait fort mal à propos pour assainir le port, le bassin auxiliaire et le canal de Marseille, nous placeront au contraire dans de plus mauvaises conditions.

Le problème du renouvellement des eaux par l'eau de mer admet deux solutions théoriques; mais une seule nous paraît digne d'attention. Toutefois, effleurons l'autre.

Elle consisterait à puiser au quai d'Orléans une quantité d'eau assez considérable pour déterminer un courant rentrant; cette eau devrait ensuite être élevée assez haut pour être conduite par un canal souterrain, dans la rade, en dehors de tous les travaux.

Deux causes principales s'opposent à l'exécution de ce projet; il s'agirait : 1° d'élever les eaux à une très-grande hauteur, 2° il faudrait épuiser toute l'eau produite par les égouts et la pluie avant que le courant rentrant devînt sensible, ce qui exigerait une dépense de force exorbitante.

La seconde solution, celle que nous admettrions volontiers, parce qu'elle a été adoptée par deux hommes qui doivent faire autorité (1), tendrait à élever une certaine masse d'eau prise à l'anse du Lazaret et à la conduire, par un canal souterrain, à travers les hauteurs de la vieille ville jusqu'au quai d'Orléans, d'où elle déboucherait dans le port au moyen d'un système de dégorgeoirs convenablement disposés dans le niveau des moyennes eaux et dans la direction la plus propre à déterminer le mélange et l'entraînement des eaux douces.

(1) M. Taylor, constructeur de machines, M. Haüy, ingénieur français, ancien inspecteur divisionnaire au service de la Russie.

Les conditions de ce problème ont été étudiées par les habiles ingénieurs que nous avons déjà nommés. La hauteur à laquelle il s'agirait d'élever l'eau de mer est de 2 à 3 mètres au plus; quant à la quantité de liquide qu'il faudrait déverser dans le port, il est bien difficile de la calculer chimiquement et *à priori*. Le savant M. Balard, si compétent dans la matière, a confessé, en pleine Académie des Sciences, l'impossibilité d'un calcul qui manquait de bases fixes et qui ne pouvait être déterminé qu'à la longue par une série d'expériences continues.

Nous pensons que cette quantité devrait être au moins égale à celle des eaux douces, sauf toutefois à disposer les travaux et les machines de manière à permettre une large augmentation de la masse d'eau de mer, si les épreuves ultérieures en démontraient la nécessité.

M. Hauy, dans un mémoire adressé à l'Académie des Sciences, a calculé d'une manière rigoureuse la quantité d'eau douce introduite dans le port en 24 heures; celle des égouts est évaluée à 86,000 mètres cubes, et celle de la pluie à 5,609 mètres.

En combinant ces chiffres avec le déplacement occasionné par le renouvellement des navires, cet ingénieur a trouvé que les eaux emploient 21 jours pour parcourir la distance entre le quai d'Orléans et le goulet.

Les chiffres qui précèdent sont calculés pour 9 mois de l'année; mais en juillet, août et septembre, la

quantité des égouts est réduite d'un tiers, et celle de la pluie de moitié ; ce qui porte à 32 jours la durée moyenne du renouvellement des eaux du bassin pour le trimestre le plus chaud et le plus fécond en maladies.

Le moyen que nous proposons changerait la nature des eaux du port en ce sens que la proportion des eaux douces se trouverait diminuée, et le renouvellement s'opérerait dans un laps de temps bien moins long.

Pour donner au courant sortant une issue plus facile, il resterait à exécuter un travail qui serait le complément du système et qui aurait d'ailleurs une utilité plus générale. Cette mesure consisterait à abaisser le fond du goulet en enlevant les obstacles sous-marins qui s'y trouvent.

Il existe une barre à l'entrée du port ; nos anciens, qui se préoccupaient toujours de la guerre, avaient renforcé cette barre comme un obstacle naturel aux escadres ennemies et à l'envahissement de Marseille. Ils prétendaient aussi que cette précaution rendait le port plus sûr, et le garantissait d'un ensablement auquel ils croyaient ; bref, ils étaient ingénieux à trouver des prétextes plausibles à cet embarras volontaire qu'ils avaient créé à la passe et qui pouvait rendre des services dont nous ne méconnaissons point l'importance relative, en nous plaçant à leur point de vue.

Mais au lieu de se préoccuper du dehors, nous avons, nous, à songer au dedans.

L'extraction du rocher sous-marin que nous avons conseillée, dans l'intérêt surtout de la navigation à vapeur, ne sera point indifférente à la question d'assainissement. Elle aidera au renouvellement des eaux; grâce à cette amélioration, le courant qui existe du port à la mer et qui est surtout sensible par les vents d'ouest, ne sera plus contrarié par la barre ; les parties chargées qui occupent le fond sont précisément celles dont l'écoulement est aujourd'hui paralysé ; avec l'aplanissement du fond sous-marin, le bassin pourra se renouveler en entier. Des hommes pratiques assurent que ce moyen si simple suffirait pour apporter une notable amélioration.

Nous sommes étonnés que nos pères, si renommés pour leur élégance et leur propreté, ne se soient nullement préoccupés de cette question. Eux, si chatouilleux à l'endroit de la peste, et qui faisaient tout passer au parfum, professaient une indifférence stoïque en matière du port. Le réservoir de pommade et de musc qu'ils portaient sur la tête, neutralisait-il pour eux l'atmosphère des mauvaises odeurs? En vérité, on ne peut expliquer autrement une philosophie qui, en pareille matière, allait jusqu'à la tolérance des *passarez*. Deux fois par jour, nos bons aïeux longeaient les quais de Vieille-Ville pour se sendre à la Loge, qui occupait le rez de chaussée de l'Hôtel de Ville, et là, sous l'écusson de Puget, une heure durant, respiraient les exhalaisons méphitiques du port.

On se souvient de la lettre de Beaumarchais, qui, rendant compte de la tenue de notre Bourse, disait : « Je me suis cru en pleine salle d'escrime, tant j'ai vu de rapières aux pommeaux oxidés. » L'auteur du *Mariage de Figaro* faisait ainsi allusion aux épées horizontales que portaient les négociants levantins, et qui avaient subi l'action corrosive du voisinage du port.

S'il faut en croire la chronique, la résignation de nos aïeux était calculée. On connaît la vertu des eaux de notre bassin pour la conservation des navires. Les vers taraudeurs qui ailleurs font tant de mal n'existent pas ici ; avantage si réel qu'en 1710, le commerce en masse réclama contre certaine mesure d'assainissement. L'anedocte est assez curieuse pour être rapportée.

M. de Segnelay, Ministre de la marine, de passage en notre ville, donna des ordres pour faire construire un aqueduc qui porta les égoûts hors du bassin. La mesure, jointe au chômage des fabriques de savon, réussit ; et, au dire des rapports comtemporains, les eaux du bassin devinrent claires à tel point, qu'on y pêchait comme en pleine rade. Une dorade monstre harponée par le patron Mery (1), à quelques mètres seulement de la palissade Sainte-Anne, fut apportée à

(1) Un aïeul de nos amis le poète et l'historien de ce nom, qui comptent aussi des pâtres parmi leurs ascendants, et notamment ce François Mery récompensé en 1425, pour les services qu'il avait rendus à sa ville natale lors du mémorable siége de Marseille par le connétable de Bourbon. Cette noblesse de pâtres et de pêcheurs en vaut bien une autre.

l'Hôtel de Ville par Mourgues, syndic des prud'hommes, et servie à la table des échevins Montolieu, Candolle et Napollon, trois marseillais de la vieille roche. La pêche miraculeuse fit sensation ; sur-le-champ, une pétition collective fut adressée à M. de Villars, alors intendant de la province, à l'effet d'exposer le dommage qui résultait de l'assainissement des eaux pour le bois des navires On évaluait à des sommes énormes la dépréciation que les vers avaient causée au capital maritime ; un conseil de l'amirauté fut tenu à Toulon sur cet important objet, et il fut unanimement décidé que les égouts seraient ramenés comme par le passé. On alla même jusqu'à proposer des moyens artificiels d'alimenter les fabriques de savon, pendant l'intermittence des récoltes d'huile, tout exprès pour gâter les eaux, et pour conserver ainsi les navires.

Aujourd'hui qu'on a trouvé des moyens de préservation moins empiriqués, le doublage en cuivre, par exemple, le fanatisme ne peut aller jusque-là ; aussi, faisons-nous les vœux les plus ardents pour qu'on mette fin aux émanations du port, en détruisant les causes par les moyens rationnels que nous avons indiqués, et que nous laissons aux hommes pratiques le soin de développer avec les chiffres et les détails techniques que le sujet comporte.

CHAPITRE II.

—

Besoins du Port de Marseille au point de vue de la sécurité.

—

La parfaite sécurité du port de Marseille fut une des principales causes de sa splendeur. Comme abri, la position de la darse actuelle est, en effet, admirable. Mais avec les développements que vont recevoir les établissements de ce port, de nouvelles questions doivent surgir, qui se trouveront elles-mêmes compliquées par la nécessité de parer aux nouvelles chances de destruction, dont Marseille serait menacée en cas de guerre maritime.

Deux sortes de protection sont indispensables pour les ports; celle qui garantit la navigation contre les éléments, celle qui la couvre contre les attaques de l'ennemi.

Par le vote du port de la Joliette et des ouvrages qui

s'y rattachent, il a été pris une grande détermination; il fallait choisir : ou continuer un système d'extension intérieure du port de Marseille, extension aussi coûteuse qu'insuffisante, ou bien adopter un large système de développement extérieur, celui-là fécond en bons résultats, et même économique, si l'on considère l'importance des créations. On a opté résolument, et l'on a bien fait.

Ainsi, au lieu d'un étroit abri dans les anses de la Joliette et des Catalans, obtenu à grand frais par le creusement de terrains à acquérir, on s'est porté franchement au dehors. On a conçu un beau bassin carré, avec de bonnes profondeurs, fermé par des jetées, lié d'une manière habile à l'ancien port, et résolvant, au moyen de sa situation avancée vers la rade et de la combinaison de ses passes, le problème de l'entrée et de la sortie par les vents qui font obstacle aujourd'hui. On conquerra ainsi, tout à la fois, une vaste nappe d'eau abritée, et une étendue considérable de terrain à reprendre sur les plages actuelles.

Mais, en portant au dehors les extensions, il a fallu se placer dans une condition maritime toute nouvelle. On peut même dire que le système de l'ancienne protection s'est trouvé totalement renversé, non, il est vrai, quant à la darse actuelle dont la position est soigneusement conservée intacte, mais quant aux annexes qui doivent lui être donnés, tant à ce moment que dans l'avenir. Ainsi, tout ce qui a existé jusqu'à ce jour, tirait sa sécurité de sa position intérieure, en-

veloppée; tout ce qui sera fait à l'avenir devra demander sa protection à la main de l'homme. Et la ville qui, jusqu'à présent, avait servi de rempart au port contre la mer et contre l'ennemi, doit, à l'inverse, trouver sa protection contre les érosions de la mer et contre les attaques navales, dans ce système d'ouvrages avancés dont le port nouveau sera le centre.

Etudier, à ce double point de vue, les garanties qui vont nous devenir indispensables, est une tâche qui nous a paru inséparable d'une revue des grands intérêts matériels du port de Marseille. Rien de plus essentiellement grave. Que serait un port s'il n'était sûr, et surtout s'il pouvait être exposé à la destruction causée par le feu de l'ennemi ? . . . .

Protection maritime proprement dite, et *protection militaire* : tels sont les deux sujets dont on va s'occuper successivement.

§ 1. PROTECTION MARITIME.

Il demeure entendu qu'il s'agit de rechercher ici les meilleurs moyens d'assurer contre les assauts de la mer et du vent, la sécurité du port de Marseille.

Il est presque superflu d'indiquer, en commençant, que la darse actuelle est hors de question; tout ce qui importe sous ce rapport, c'est que, dans aucun cas, il ne soit apporté de changement grave à l'état actuel. Tels seraient, par exemple, toute coupure faite aux fortifications basses du fort St-Nicolas, toute passe

maritime entaillée dans les hauteurs de la fontaine du Roi, et qui aurait pour objet d'ouvrir un accès direct vers les Catalans. Ce serait une porte ouverte au redoutable vent du S. O. et, ce qui est plus dangereux peut-être, ce serait, en détruisant l'heureuse disposition de l'anse de la réserve, jeter dans le port actuel un ressac du flot de N.

Quant au port nouveau, sa position foraine exige nécessairement l'établissement de grands ouvrages protecteurs.

Rappelons d'abord ceux qui ont été décidés par la loi de 1844.

Le bassin est d'une largeur de 400 mètres sur une longueur de 500 mètres; superficie, 20 hectares.

Il est garanti :

A l'Est (côté de la ville), par les hauteurs du littoral;

A l'Ouest (côté du large), par la grande jetée de 1,118 mètres, dont les deux extrémités infléchies vers le rivage, protégent les surfaces d'eau destinées à servir d'avant-port du N. et du S. ;

Au Nord, par une jetée transversale, qui sépare le port de l'avant-port, sans autre solution de continuité qu'une étroite passe de 13 mètres de largeur ;

Au Sud, par une semblable traverse qu'interromp une passe de 40 mètres de largeur.

Ainsi le port est fermé, à peu près totalement, à l'action directe de la mer. Les avant-ports le sont moins, mais cependant d'une manière rassurante pour des cas de mouillage provisoire.

Les jetées doivent être établies avec une entière solidité. Elles seront pourvues de musoirs considérables à leurs extrémités, et leur épaisseur au niveau des eaux est capable de résister à tous les assauts de la mer.

Cette épaisseur doit être :

Pour la grande jetée, de 21 mètres, avec plan incliné vers le large, en blocs artificiels, par un angle de 45 degrés.

Pour la traverse Nord, de 55 mètres: une partie de cette surface étant affectée à des constructions ;

Pour la traverse Sud, de 30 mètres.

Il est donc certain que les navires trouveront dans le nouveau port un véritable abri; on n'y peut redouter aucun danger de quelque gravité.

Mais y trouvera-t-on un calme complet, tel que l'offre la darse actuelle ? Et, sans demander autant, peut-on espérer que le stationnement des navires et particulièrement leurs opérations de charge ou de décharge, ne seront exposés à aucun accident, à aucune interruption ? Sans hésiter, nous répondrons : non.

Il y a loin, en effet, de ce qu'exigerait un simple port à station militaire, en fait de sécurité maritime, à ce qui est nécessaire pour un port essentiellement marchand. Pour l'un, il suffit d'être garanti par des ouvrages et par un amarrage solide contre les gros temps du dehors ; pour l'autre, il faut bien plus : il faut un calme tel que les bâtiments puissent, sans chance d'avarie, non-seulement stationner amarrés, mais

accoster le quai ; il faut une immobilité suffisante pour que les embarquemens et les débarquemens s'y opèrent avec continuité et promptitude. La marine marchande a de si faibles équipages, qu'elle a besoin de tous les bras pour le travail du bord. Si le stationnement bord à quai ne peut jouir d'une parfaite immobilité, cet inconvénient doit se traduire, pour la navigation, en augmentation du nombre des hommes de service et en ralentissement des travaux, c'est-à-dire en perte d'argent et de temps.

Un avantage inappréciable de la darse actuelle, c'est que, grâce au calme admirable de la nappe d'eau, les navires français qui viennent y terminer leurs voyages, peuvent désarmer immédiatement leur rôle d'équipage et congédier la presque totalité des marins. La mise à terre de la cargaison n'a besoin que de journaliers employés quand besoin est.

Sans espérer pouvoir jamais atteindre dans le nouveau port à ce degré de sécurité, on doit tâcher d'en approcher, en parant avec soin aux inconvénients que doit présenter un bassin extérieur.

On va signaler ici les inconvénients et les moyens qui semblent les meilleurs pour y parer.

La source principale des inconvénients ci-dessus est facile à indiquer : c'est que, si les ouvrages extérieurs votés sont parfaitement suffisants pour garantir de l'action de la mer les navires amarrés dans le nouveau port, ils ne le seront point pour le garantir de l'action du vent.

Le bassin est exposé à tous les vents de N., de O. et de S. Pour l'en garantir, on a conçu l'établissement des obstacles suivants :

Sur la traverse N., on élévera des édifices considérables ; ils intercepteront le passage au vent du N.

Mais, pour le N.-O. comme pour tous les vents intermédiaires jusqu'à la partie S. qui tous viennent du golfe, il n'est projeté d'autre moyen d'abri que la construction, sur tout le prolongement de la grande jetée, d'une muraille de 7 mètres au-dessus du niveau des eaux, épaisse de 2 mètres, et renforcée d'un terre-plein avec talus du côté de la mer. Or, il n'est pas possible d'admettre qu'une élévation de 7 mètres soit suffisante pour empêcher l'invasion du vent dans le port.

Si ce port présentait peu de largeur, on pourrait espérer que l'agitation causée par le vent y serait peu considérable. Mais il ouvre, au contraire, une vaste carrière au vent. Les vents d'ouest ont à parcourir un champ de 400 mètres. Ceux de nord-ouest et de sud-ouest, prenant le port en diagonale, ont environ 600 mètres de carrière. Incontestablement les flots, soulevés sur un aussi long espace, redeviendront de véritables vagues, et, arrivant sur les quais de ville, ces vagues briseront. Qui sait même si elles ne tourmenteront pas de leur ressas l'entrée du canal de jonction des deux ports?...

Cette cause de perturbation des eaux intérieures appelle une sérieuse attention. Si un mouvement pareil du flot devait exister, il en résulterait un trouble

fort grand pour les navires stationnant dans le port ; et même il serait à craindre qu'en s'amarrant le long des quais de ville, ils ne courussent de sérieux dangers par le heurtement violent de leurs flancs contre ces quais.

Pour remédier à cette insuffisance de sécurité dans le port de la Joliette, il s'offre deux moyens, dont le concours semble devoir être tout-à-fait efficace.

Le premier sera d'exhausser considérablement le mur d'abri de la grande jetée ainsi que les terre-pleins extérieurs qui le revêtent.

Cette dépense ne saurait être bien considérable, surtout si l'on observe que l'exhaussement du terre-plein pourrait être formé en peu de temps par le simple jet des déblais et résidus de fabriques, dont l'administration municipale prescrit le transport hors de la ville. Il a suffi d'une dizaine d'années pour qu'une partie de ce jet ait comblé l'anse de l'*Ourse* où elle a formé une masse de 200,000 à 300,000 mètres cubes. Il faudrait beaucoup moins de temps pour effectuer un pareil remblai sur la grande jetée, sans autre dépense que l'exhaussement du mur et un certain élargissement de la base.

Mais si considérable que fût l'élévation du mur, elle ne saurait protéger une nappe d'eau de 400 mètres sur 500 ; et c'est ici le lieu d'exprimer un profond regret de l'oubli dans lequel a été laissé le moyen le plus décisif et en même temps le plus utile, d'empêcher la turbulence des eaux dans le nouveau port.

Ce moyen avait été indiqué tout à la fois par les trois auteurs des avant-projets sur lesquels porta l'enquête de 1842 : MM. les ingénieurs Bernard et Raffeneau de Lile, et M. le lieutenant de vaisseau Maissin.

Tous se trouvaient d'accord sur ceci : qu'une nappe d'eau n'était pas utile en raison de sa superficie, mais en raison du développement des quais desservant cette superficie; que, dans un immense bassin carré, la partie centrale restant impropre à un stationnement utile, n'était que de la place perdue; qu'elle était même dangereuse, en ce qu'elle offrait prise à l'action du vent; et que les bassins affectés aux besoins de la grande navigation, ceux du Hâvre, par exemple, avaient à peine une largeur de 100 mètres et suffisaient pourtant au stationnement des navires en débarquement sur les deux rives et à la circulation intérieure.

S'appuyant sur ces considérations capitales, MM. Bernard, Raffeneau de Lile et Maissin n'hésitèrent pas à proposer des môles intérieurs de débarquement, qui étaient projetés jusqu'au centre du port, de manière à diviser une partie de la surface en bassins oblongs, séparés par les môles. Chacun, d'ailleurs, apporta au développement de cette pensée un caractère particulier. M. Bernard traça deux môles parallèles, longs chacun de 200 mètres, et qui s'adossaient au quai N. de la Joliette. M. Raffeneau traça un môle colossal, long de 700 mètres sur une largeur de 100, et adossé de même que les deux de M. Bernard, parcourant tout le

port projeté, laissant à droite et à gauche un bassin d'une largeur de 100 mètres. Enfin, M. Maissin dessina sur son plan un môle avancé de 250 mètres sur un front de 200 mètres, qui se portait de la côte est vers le milieu de son port. Mais tous furent d'accord sur la nécessité de diviser la surface d'eau pour y assurer le calme, en même temps qu'un plus grand développement des quais accroîtrait l'utilité réelle du port projeté.

Il y a plus, c'est que cette disposition devenait véritablement indispensable pour garantir le canal de jonction des effets du flot de nord-ouest.

Tel serait donc l'ingénieux moyen qui pourrait à la fois assurer le calme du port de la Joliette et en multiplier les services, en augmentant peut-être de 1,000 mètres le développement de ses quais.

Le Conseil municipal, lors de sa dernière enquête, fut frappé du mérite éminent de cette conception. On lit, dans le remarquable rapport de M. Deluil-Martiny, qui fut adopté :

« M. Raffeneau de Lile a placé un môle intérieur « dans le sens de la longueur de l'avant port (1); cette « disposition doit être approuvée. *Elle a l'avantage « de donner plus de quais.* Le résultat important de « ce môle, *c'est surtout d'assurer la parfaite tran- « quillité des eaux et l'usage des quais.* L'avant-port « a 300 mètres de largeur (2). Quoique la jetée soit

(1) C'est le port de la Joliette, actuellement adopté.
(2) Par la loi de 1844, la largeur est de 400 mètres.

« élevée de 8 mètres au moins (1) au-dessus des eaux, « on craint avec raison que cette élévation ne soit pas « suffisante pour protéger une si longue distance. Le « môle intérieur, qui pourra être couvert de construc- « tions, partage la surface d'eau en deux parties; la « jetée et les constructions n'ont plus à protéger qu'une « largeur de 100 à 120 mètres, et les navires seront « complétement à l'abri des effets du vent... » (Pages 40 et 41).

Ainsi, le Conseil municipal jugeait ce moyen de protection indispensable pour des surfaces qui n'avaient qu'une largeur constante de 300 mètres. Il les divisait en largeurs de 100 à 120 mètres pour y assurer le calme. Combien, à plus forte raison, cette nécessité sera-t-elle impérieuse, aujourd'hui qu'il s'agit d'une largeur de 400 mètres!

L'avantage qu'offrirait le môle pour la sécurité des navires dans le canal de jonction, n'échappa point à la commission municipale. On lit, page 42:

« D'un autre côté, il faut considérer que si on a « donné cette largeur au môle, c'est *pour abriter en-* « *core mieux*, contre le mistral, *l'entrée du canal* de communication. »

Or, les mêmes considérations subsistent aujourd'hui.

Quant à la disposition matérielle d'un pareil ouvrage intérieur, en l'état des dimensions du port adopté,

(1) Par cette loi, la hauteur n'est que de 7 mètres

il appartiendrait aux hommes de l'art d'en tracer les lignes, toutefois en observant :

1° Que le môle devrait s'adosser à nord, et avancer de N. à S., de manière à diviser la largeur de 400 mètres en présentant le travers au mistral et autres vents;

2° Que les deux bassins latéraux devraient conserver au moins 120 mètres de largeur, pour l'aisance des évolutions des navires.

3° Que le môle devrait être porté vers le S. jusqu'à ce point (à déterminer) où il garantirait suffisamment le canal de jonction, sans pourtant gêner la manœuvre des navires entrant par la grande passe dans le port de la Joliette.

Inutile de faire observer qu'un nouveau développement de quais fort utiles, serait la conséquence directe de l'amélioration proposée.

Un mot, à présent, sur la localité du Pharo et des Catalans.

Si ces emplacements, comme il est à prévoir, doivent quelque jour donner place à des canaux et à des bassins pour les travaux des machines et constructions navales, il importera d'assurer un calme parfait à ces surfaces liquides.

On a objecté contre le canal par le Pharo qu'il serait d'une circulation difficile par les temps de N. O. On s'est, en cela, mépris en partie; et il est d'ailleurs

possible d'éviter l'inconvénient (en ce qu'il avait de réel quand on le signalait, lors de l'enquête de M. Bernard).

La méprise a consisté à croire ce canal ouvert directement au mistral. La ligne droite tracée par cet ingénieur avait la direction N.

Toutefois, pour corriger le manque d'obliquité suffisante de cette direction sur celle du mistral, il n'y aurait qu'à suivre la courbe qui est indiquée par le mouvement du terrain. Ce serait un arc de 300 mètres de rayon, ayant son centre à l'ouest de l'emplacement de l'ancienne poudrière. Le canal ainsi recourbé déboucherait, d'un côté, au pied de la pointe E. de l'anse du Pharo ; et de l'autre, au centre du vallon des Catalans. Par cette disposition, il ouvrirait son entrée au N. E.

Quant à la plaine des Catalans, il faudrait peu pour l'abriter tout-à-fait, mais à la condition d'une grande résolution, celle de renoncer à l'idée dominante qui a créé tant de préventions contre cette localité, et qui ne pouvait que lui être préjudiciable.

L'inconvénient maritime de la plaine en question, c'est d'être exposée au S. O. (labbech), vent du large, le plus redoutable de ceux qui jettent la mer sur nos côtes.

La pensée funeste a été de vouloir convertir en port une anse exposée de la sorte. De là, des combinaisons d'établissement, les unes intérieures, qui toutes péchaient par ce défaut capital, d'ouvrir une embrasure

au S. O. , et de lui livrer le port nouveau en compromettant le port ancien.

Aussi long-temps qu'on persistera dans cette idée d'un port à l'anse des Catalans, c'est à dire d'un découvert du côté large, la plaine St-Lambert manquera de sécurité. Mais qu'on renonce, une fois pour toutes, à toute idée de port en pareil lieu ; qu'on se restreigne (et le canal du Pharo le permettrait) à une communication maritime prise à l'entrée commune des deux ports marseillais ; qu'on se borne à pratiquer des bassins intérieurs des Catalans à l'anse, et un étroit canal, nécessaire au renouvellement des eaux, au service des embarcations et à l'accès des bois de flottaison; et qu'enfin, au lieu d'ouvrir la plaine au vent du large, on la ferme par un exhaussement des terrains de la plage, de manière à clore le vallon du côté de la mer, et l'on aura procuré à cette localité si intéressante une admirable sécurité contre les assauts des éléments.

Si, plus tard, l'œuvre successive de la canalisation intérieure du vallon St-Lambert, rapproche les bassins du bassin de carénage, il sera progressivement plus facile et moins cher d'ouvrir un nouveau canal de jonction au pied du fort St-Nicolas, comme la loi de 1844 doit en ouvrir un par le fossé du fort St-Jean.

Cette dernière amélioration sera précieuse et sans inconvénient.

Occupons-nous, maintenant, de la protection militaire indispensable à notre port.

§. 2. PROTECTION MILITAIRE.

Bien que ce sujet soit, à raison des connaissances spéciales qu'il exigerait et des questions techniques qu'il soulève, entièrement étranger au plan de cet ouvrage, cependant la gravité du danger réel nous fait une obligation de soumettre ici quelques réflexions générales, suggérées par l'état présent de la localité.

On est, ce nous semble, d'accord sur les attaques immédiates dont les ports marchands seraient l'objet, dès le début d'une guerre maritime. La paix a trop bien appris quelle source de richesse, quelle pépinière de marins procure au pays la navigation commerciale !

Des exemples récents sur les côtes de Syrie, la canonnade qui tonne encore sur celle du Maroc, prouvent que les marines des nations les plus civilisées n'hésitent pas à diriger la destruction sur les ports. Il importe peu que la France ait toujours évité, avec humanité, de faire un mal inutile ; il ne s'agit pas d'elle, mais surtout de la puissance maritime qui a porté le plus avant le dédain pour ces règles morales du droit des gens ; il s'agit de la nation qui a le plus habilement exploité les luttes navales, au gré de son égoïsme mercantile, et dans un sens d'omnipotence sur mer.

Nulle mer n'a une importance plus capitale que la Méditerranée. C'est, de plus, pour l'Angleterre, la route de l'Inde. Sur cette mer, aucun port n'excite la jalousie comme celui de Marseille, aspirant à centra-

liser le mouvement commercial. Marseille offrant en 1842, cabotage excepté, un mouvement de navigation de 1,091,707 ton. alors que Londres figure pour 1,886,000 et Liverpool pour 1,385,883, est-il un instant douteux que le jour où il serait possible de ruiner pour long-temps ce port si riche et cette navigation si entassée, un tel ennemi y manquât?

Aussi n'est-t-il pas bon de s'endormir sur des théories sentimentales. Le réveil pourrait être bien douloureux.

Faut-il se reposer davantage sur l'étalage de protection dont le port est aujourd'hui entouré?

Cela n'est sérieusement pas possible.

Marseille fut fortifiée du côté de la mer à une époque déjà fort reculée.

Ces moyens de défense purent suffire encore, il y a trente ans, parce que la marine à vapeur n'existait pas. Aussi les dangers de la rade pour des vaisseaux, les empêchèrent-ils toujours de s'y présenter, et lorsque des frégates en croisière pénétraient momentanément dans le fond du golfe, tout dut se borner à quelques actes d'agression sans conséquence, par suite de la nécessité où était l'ennemi de reprendre prudemment la haute mer.

Il n'en serait plus de même aujourd'hui, si, ce qui n'est pas probable, mais qui est certainement possible, Toulon ne se trouvait pas, fût-ce par une cause accidentelle, en mesure d'opposer des forces suffisantes à celles que l'ennemi présenterait devant le port de Marseille.

Aujourd'hui, grâce à l'assistance que la vapeur donne aux vaisseaux de haut bord, le vent n'est plus un danger pour eux, ni le calme un obstacle. Au contraire, le calme est une occasion certaine de s'embosser aux moindres distances, avec une retraite assurée, après qu'ils auront exercé leurs ravages.

La puissance de destruction des vaisseaux est telle, et les exemples que nous venons de rappeler sont, à cet égard, d'une éloquence si énergique, qu'il semble superflu de demander ce que pourraient opposer de sérieux le fort St-Jean, les batteries reculées du fort St-Nicolas, et la redoute du Pharo armée de 3 pièces, car tout est là?

Ajoutons que le mal ne serait pas seulement pour les forts; mais s'ils étaient démantelés ou même sans qu'ils le fussent, à quelle effroyable catastrophe ne serait pas exposé le port par l'effet des projectiles incendiaires?...

Pour parer à ces dangers, il est vrai que la loi de 1844 a pourvu à certains travaux de défense, qui seront établis sur la grande jetée du port nouveau.

Certainement l'établissement de ce port est déjà une protection nouvelle, puisque la position extérieure des jetées aura pour effet de contenir à bien plus grande distance l'agression ennemie. Reculer à 500 ou 600 mètres plus loin le champ de bataille, c'est déjà rendre un immense service au port intérieur et à la cité.

Mais qu'on y prenne garde. Cette protection est

ajournée nécessairement jusqu'au jour où le port de la Joliette existera. S'il faut huit ans pour le construire, pendant cet intervalle, au milieu des éventualités de guerre qui sont dans le cours des choses, quelle sera la position du port marseillais? Il faut bien le dire, elle sera désastreuse.

Il est donc nécessaire de distinguer soigneusement ces deux époques.

Après l'achèvement des travaux qui sont votés, un nouvel ordre de défense militaire sortira pour Marseille. D'après les documents officiels, les moyens de protection seront alors tirés d'un armement respectable de la grande jetée et de la montagne du Pharo, qui croise celle-ci et domine le large; enfin, de l'affectation du port du Frioul aux stations navales, alors que les jetées qu'on doit y établir en auront rendu le mouillage sûr. Tout cela, organisé avec les ressources d'un art qui, au dire du militaire dont le nom a été donné aux inventions les plus récentes, est plus puissant pour la défense que pour l'attaque, tout cela doit créer un jour, pour le port de Marseille, une véritable sécurité.

Mais il faut que l'on songe aussi à l'époque actuelle, moment où rien de pareil n'existe. N'est-ce pas imprévoyance que d'attendre l'heure du péril pour se raviser?

Sans pouvoir dire quels seraient les meilleurs moyens de suppléer à l'insuffisance du présent, il est pourtant une pensée qui s'offre naturellement : c'est que si, du nombre des ouvrages défensifs, il en est

qui puissent être exécutés dès ce moment, c'est une raison, c'est même un devoir pour l'état d'y mettre la main; et tel serait l'armement de la montagne du Pharo.

Il est possible que jadis ce point eût moins d'importance. Mais maintenant que les chantiers de constructions sont établis au Pharo, il en acquiert tous les jours une plus grande. Et si l'on remarque, de plus, que les vaisseaux assaillans, pour présenter le travers, seraient obligés de s'exposer dans le sens de leur longueur au feu des batteries placées sur les hauteurs extérieures du Pharo, on est conduit à reconnaître combien serait utile la concentration sur un pareil plateau, des moyens de destruction les plus énergiques.

Ce point qui, fait saillie en mer, est facile à isoler du côté de la terre. Susceptible, comme il est, d'ouvrages considérables, cet emplacement, qui appartient au génie militaire, ne demanderait en quelque sorte que des mouvements de terrain et un fort armement.

Il est bon d'observer que ce qui a été dit au paragraphe précédent, pour l'établissement de terre-pleins, tant sur la grande jetée qu'en travers du vallon des Catalans, acquiert une nouvelle importance par suite de l'utilité de ces talus pour garantir le port nouveau et la plaine St-Lambert des projectiles ennemis.

Le gouvernement qui, depuis quinze ans, n'a reculé devant aucune dépense lorsqu'il s'agissait de fortifier nos villes frontières, qui a entassé les citadelles à Gre-

noble et à Lyon, pour les défendre du côté de la Savoie; le gouvernement, lorsqu'il s'agit de la première ville maritime et du port le plus riche, pouvait-il ne pas songer que Marseille aussi est à la frontière exposée, non pas aux coups de la Savoie, mais de la puissance navale non-seulement la plus forte, mais encore la plus implacable envers le commerce maritime de notre pays?...

Tels sont les aperçus à étudier aujourd'hui pour la sécurité du port de Marseille et de ses annexes. Ne l'oublions point, il n'y a jamais une heure à laquelle on puisse dire : tout est fini, croisons nos bras. Rien n'est jamais fini. Le temps qui marche incessamment nous fait à chaque heure des nécessités nouvelles. Soyons donc avisés; ayons sans cesse les yeux sur l'avenir. La sollicitude pour les temps futurs comble économiquement bien des lacunes, évite bien des contre-sens, épargne bien des fautes et des regrets. Faire, est la dette de l'état; mais prévoir et signaler à propos, est la dette des bons citoyens.

CHAPITRE III.

—

Docks. (1)

—

De tous les établissements économiques dont le génie commercial peut doter nos ports, nul n'est plus vaste, plus ingénieux et plus énergique dans ses effets que le dock. Il est aux ports actuels ce que la machine est à la main d'œuvre ordinaire. Précision, sécurité, promptitude et bon marché, tels sont les résultats de ce système de manutention et de stationnement de la marchandise, qui a pour base sa concentration intelligente, et pour moyen, la simplification des procédés mécaniques de la circulation entre la rive et la mer.

Rien de plus intéressant que l'étude de cet heureux agencement du magasin entre le navire et la voiture, rien de plus désirable que son application à notre port.

C'est d'ailleurs un progrès immense sur les procé-

(1) L'importance de la question des Docks nous a déterminé à lui réserver exclusivement un Chapitre.

dés actuels. D'autres nations commerçantes nous précèdent dans cette voie nouvelle. Le Hâvre est à la veille d'y entrer. Il nous faut les suivre, si nous ne voulons pas être dépassés et distancés pour toujours.

On sait que le dock est d'origine anglaise. Sa création date du commencement du siècle.

Les premiers docks qui furent construits à Londres furent celui *des Indes-Occidentales* et celui *de Londres.*

Pour se former une idée de ces immenses établissements, il suffit de savoir :

Que le premier de ces docks occupe une superficie de 44 hectares 1/2 dont 22 en bassins. Il coûta d'abord F. 37,500,000 de frais de fondation ; plus tard, pour augmentations, F. 29,000,000, qui furent prélevés sur les bénéfices. Il a été construit pour contenir 478 navires et 142,000 tonnes de marchandises.

Que le second offre une surface de 24 hectares 1/2, dont 11 en bassins. Il coûta 76,000,000 ; sa contenance en navires est de 250 ; celle en marchandises, de 170,000 tonnes.

Pourtant, malgré d'aussi gigantesques proportions, ces deux établissements se trouvaient encombrés, insuffisants. Ils étaient très-distants de Londres. Des dispositions intérieures vicieuses y rendaient le service difficile ; un nouveau dock osa s'établir sur des emplacements beaucoup plus rapprochés de Londres et, par suite, d'une cherté excessive. Mais on y combina si bien l'espace et les moyens matériels, que, sur une superficie

qui est la moitié de celle du dock *de Londres* et le quart de celle du dock des *Indes-Occidentales*, on put égaler, à un tiers près, la contenance utile des installations anciennes, et les surpasser par la perfection des résultats.

Tel fut le dock *Ste-Catherine;* il date d'une vingtaine d'années seulement. Il n'a cessé de prospérer. Sa superficie est de 11 hectares dont 5 en bassins. Il coûta 33 millions. Sa contenance en navires était réduite à 50; celle en marchandises, à 102,000 tonnes.

On le remarque : dans les docks anciens, des espaces immenses étaient perdus.

Les 44 hectares *des Indes-Occidentales* ne procuraient place qu'à 142,000 tonnes; les 24 hectares du dock *de Londres* ne permettaient d'emmagasiner que 170,000 tonnes; les 11 hectares *de Ste-Catherine* atteignaient une contenance de 102,000 tonnes. Dans le premier établissement, l'hectare ne donnait que 3,000 tonnes; dans le second, elle en donnait 7,000; dans le troisième, elle en donnait 9,000.

Ce résultat fut obtenu en disposant les édifices avec plus d'entente, et en réduisant d'une manière considérable la nappe d'eau des bassins.

Ainsi les premiers docks avaient été un perfectionnement sur l'état antérieur des magasins de Londres, état assez analogue à celui dont souffre encore le port de Marseille; à son tour, le dock *Ste-Catherine* dut son succès à l'esprit d'amélioration et à l'expérience des

fautes qu'on avait commises. Il est resté modèle pour l'habileté avec laquelle on a su y utiliser l'espace, y abréger les opérations et y supprimer l'emploi de toute force inutile.

Tel est l'historique succinct de ces grandes fondations commerciales, auxiliaires si puissants de l'activité maritime de Londres.

Retraçons maintenant d'une manière rapide :

La destination essentielle des docks ;
Leurs procédés abréviatifs ;
Leur organisation intérieure et financière ;
Leur influence sur le commerce....

1° Le dock est en quelque sorte une soudure de la voie de terre à la voie de mer.

D'après les procédés actuels, fût-ce dans le meilleur des ports, la cargaison qui arrive est placée sur le pont du navire, puis descendue, par des embarcations ou directement, sur le quai ; puis vérifiée, sondée, pesée sur un quai découvert ; puis enlevée par le charroi ; puis déposée à la porte du magasin ; puis arrimée à bras dans des magasins construits sans aucune prévision commerciale ; puis extraite chaque fois qu'il faut l'inspecter, ou se livrer à des manutentions ; puis enfin, soumise aux mêmes transports à bras, quand il faut la replacer sur la voiture qui l'emportera.

Et *vice versâ* pour la marchandise qui vient s'embarquer.

Cette succession d'opérations distinctes est encore entravée par la nécessité d'une surveillance incessante de la part des employés du fisc.

Eh bien, le dock supprime toutes ces opérations intermédiaires; et la surveillance fiscale, bien que rendue plus rigoureuse, ne se sent plus.

La conception matérielle du dock est toute, dans cette donnée, fort simple : faire un magasin dont une des faces ouvre sur le bord du quai, contre le flanc du navire, et dont la face opposée ouvre sur la voie charretière.

De la sorte, la grue qui puise dans l'écoutille, correspond à celle qui descend les fardeaux sur la voiture; et l'édifice intermédiaire devient à la fois abri pour les vérifications, hangar de manutention, magasin de stationnement, et rail de communication directe entre la route et le port.

Ajoutez à cela une judicieuse liaison de ces divers services, des édifices construits dans les meilleures données pour la conservation, le bon arrimage et la circulation facile de la marchandise.

Comprenez enfin le tout dans un système d'ensemble avec l'isolement d'un entrepôt et la sécurité d'un établissement public, et le commerce va posséder une machine d'une activité, d'une puissance économique incroyable.

Le dock n'est pas autre chose. C'est de l'ordre et de la simplification appliqués en grand.

2° Les procédés abréviatifs du dock résultent du principe même de cette constitution matérielle. Successivement ensuite la mécanique y a adapté ses engins.

Ce progrès ne s'est pas produit d'un seul coup ; il a suivi une marche progressive. Ainsi, déjà, avant la création des docks à Londres, l'idée d'interposer le magasin entre la navigation et la voie territoriale préexistait et se trouvait appliquée, tels étaient les magasins de la cité de Londres bordant la Tamise, et desservis, sur la face opposée, par des rues. Ces locaux jouissaient même déjà de la faculté d'être des entrepôts. Ce fut la pensée rudimentaire, que les établissements dont nous nous occupons furent appelés à réaliser sur une vaste échelle, avec une organisation meilleure.

Mais on fut loin d'atteindre d'abord à la perfection. Sortant de la cité où l'espace manquait, pour aller occuper au loin d'immenses superficies, on se méprit sur l'utilité de l'espace ; on en abusa : on donna au bassin des largeurs de 125 à 150 mètres : on construisit des quais avec hangars couverts entre les bassins et les bâtiments du dock, de manière à établir un espace intermédiaire qui était de 18 mètres aux *Indes occidentales*, et de 26 au dock de *Londres*. On ne songeait qu'à l'aisance des mouvements, sans apercevoir que, séparer le magasin du navire, c'était augmenter la traction, multiplier la main d'œuvre, éparpiller la surveillance, gaspiller le temps.

La nécessité rendit les fondateurs du dock *Sainte-*

Catherine ingénieux. Ils rétrécirent considérablement les surfaces d'eau, dont la largeur fut réduite à 100 mètres au plus, et sur plusieurs points à 50. Au lieu des surfaces inutiles reprochées aux grands bassins carrés, on créa plusieurs petits bassins liés entr'eux et dentelés de quais. Enfin, les quais eux-mêmes, tels que nous les connaissons à Marseille, furent supprimés ; ils furent rentrés sous les édifices du dock, qui joignirent ainsi le bord de l'eau d'aplomb. Par suite, le quai, devenu partie du rez de chaussée des bâtiments du dock, se trouva emboîté dans le magasin. Il remplit l'office du hangar couvert. On comprend les conséquences infinies de cet agencement intime.

Inutile de détailler les moyens mécaniques dont peuvent être dotés ces établissements : grues, balances, waggons intérieurs, tout ce qui économise la force ou abrége les opérations y trouve naturellement sa place. Le dock est une organisation de machines.

Mais l'espace dont on avait été si avare, comme superficie, on s'appliqua en revanche à l'utiliser dans le sens de la hauteur. Le haut et le bas sont, en effet, une valeur tout aussi précieuse que l'étendue plane. Multiplier les étages, c'est multiplier l'emploi du sol avec concentration. Cette considération économique conduisit à la constatation d'un autre ordre d'avantages : c'est qu'en réduisant l'élévation dans les magasins, on facilite l'arrimage, on ne perd pas de place, et l'on conserve mieux la marchandise. Toutefois, le dock *Sainte-Catherine* exagéra peut-être, à son tour, cette donnée en portant à sept le nombre de ses étages.

3° L'organisation intérieure et financière de ces docks est facile à définir. Le dock n'est pas seulement un local à magasins ; c'est une entreprise qui se charge de tous les soins matériels dus à la marchandise, depuis l'instant où elle quitte le moyen de transport jusqu'à celui où elle le reprend.

Ainsi l'obligation du dock est non-seulement de débarquer la cargaison, mais de remplir les formalités de douane, de procéder aux vérifications, pesage, conditionnement, prélèvement d'échantillons ; de la mettre et soigner en magasins ; en un mot, de suffire à toutes les exigences matérielles.

Le service intérieur est établi en conséquence. Il embrasse toutes les attributions correspondantes. Mais il le fait avec un remarquable avantage, grâce à la précision du mouvement mécanique, et surtout à la concentration des moyens. Chaque fonctionnaire a son poste assigné ; chaque opération ses heures ; chaque spécialité sa place. Et, de l'entreprise au négociant dépositaire, le titre à la marchandise est conféré au moyen d'une reconnaissance du dock, appelée *warant*, sorte de connaissement négociable, qui permet ainsi la tradition feinte de la chose, sans nécessité de livraison ni même de déplacement aucun.

Quant à la combinaison financière, elle repose sur un double système de perception : Droit sur les navires opérant dans le dock ; droit sur la marchandise ; et celui-ci se subdivise à son tour en droit *ordinaire*, qui rétribue tous les soins courants du bord à la voi-

ture, plus un certain temps de magasinage ; et en droit *extraordinaire* qui rétribue tout ce qui, en manutention ou durée du magasinage, dépasse la condition normale.

4° Enfin, l'influence du dock sur le commerce s'exerce de la manière la plus variée et la plus énergique.

Quant à la navigation, le dock abrége prodigieusement ses opérations de charge et de décharge. Il procure aux navires des bassins d'un calme parfait, un travail continu, un tour de rôle régulier ; les plus forts navires peuvent être déchargés en deux jours.

Quant à la marchandise, le dock offre les soins les plus complets et d'excellentes conditions de conservation ; il la soulage de frais énormes, et affranchit de toutes peines matérielles le négociant dépositaire.

Quant à la fiscalité, il en rend insensibles la surveillance et les rigueurs, en même temps qu'il rassure d'une manière absolue les administrations.

Quant à la circulation des valeurs commerciales, il la facilite, en la débarrassant des livraisons matérielles, et substituant à des transmissions coûteuses et inutiles, la simple négociation des *warants*.

Ainsi, économie pour le navire, économie pour la marchandise, abréviation du travail, amélioration du magasinage, affranchissement des entraves douanières, simplification de la tâche du négociant, accélération

dans la transmission des valeurs mercantiles, voilà les bienfaits d'un dock.

On comprend ce qu'il serait pour Marseille. Ici aussi, le développement de cette nouvelle institution commerciale pourra être lent, son succès n'arriver que partiellement. Il est certain qu'il y aura plus d'une répugnance à surmonter, plus d'une habitude vieille et d'un intérêt tenace à déposséder. Lutte de la main d'œuvre matérielle qui voudra maintenir la barbarie de l'état présent; lutte de la propriété immobilière qui voudra conserver le monopole existant de fait pour les locaux actuels, si incomplets et si vicieux; lutte de l'esprit d'antagonisme, qui fait toujours surgir une rivalité pour contrarier chez autrui ce qu'on n'a pu faire soi-même : toutes ces luttes naîtront; mais n'en est-il pas ainsi pour toutes les grandes innovations? Plus elles sont décisives et fécondes, plus elles rencontrent de résistances opiniâtres; mais elles les domptent, ou plutôt elles les lassent.

Ici, au point de vue de Marseille, de son avenir, n'est-il pas vrai que le dock est nécessaire, qu'il va devenir l'arme commerciale la plus puissante? Armons-nous donc, et tout de suite, car le commerce est un combat sans trève pour les intérêts; les premiers armés sont les plus forts.

Maintenant que nous avons tâché de définir la pensée du dock et sa destination, nous allons essayer d'étudier cet établissement au point de vue directement marseillais, tâchant de préparer ainsi le terrain sur

lequel il faut que Marseille jette les principaux fondements de sa fortune future.

L'introduction du système des doks à Marseille doit y produire, plus particulièrement qu'ailleurs, d'heureux résultats.

D'abord, l'état actuel des opérations sur le port le réclame d'autant plus impérieusement que nos procédés sont plus arriérés et plus coûteux.

Ensuite la création d'un nouveau port devant donner lieu à l'érection de nouvelles constructions commerciales, il serait insensé de ne pas saisir une si belle occasion d'améliorer la condition présente du magasinage.

Sous un autre rapport, il est à considérer que les anciens doks anglais, grevés d'un énorme capital de fondation, sont forcés de maintenir leurs tarifs à des taux assez élevés; à Marseille, au contraire, grâce aux simplifications que l'expérience acquise à leurs dépens nous suggérera, et grâce encore à la modicité relative du prix du sol, il sera facile d'offrir au commerce des tarifs plus avantageux.

Enfin, ne perdons pas de vue le grand fait méditerranéen de l'entrepôt cosmopolite. Nous avons, plus haut, signalé les raisons d'existence de cet entrepôt universel, son caractère flottant au gré de la convenance et du bon marché, son importance actuelle pour Marseille, ses éléments d'extension progressive : le

dock est un moyen de river ce dépôt universel au port de Marseille, et d'y donner un nouvel et incroyable essor au commerce de réexportation. Tout conseille donc à Marseille, sans compter ici les moyens généraux, l'application prochaine d'un bon système de docks.

On vient donc étudier ici les moyens les mieux combinés et les plus efficaces pour marier de tels établissements à notre localité.

Ce sujet fait naître et va nous amener à examiner au moins sommairement :

La question d'emplacement ;

Celle des dispositions économiques et de sécurité ;

Celle de la contenance en marchandises et en navires ;

Celle de son isolement et de sa condition douanière ;

Celle, enfin, de ses tarifs.

1° L'emplacement particulier à choisir pour un premier dock marseillais n'est rien moins qu'arrêté pour les esprits qui veulent apprécier les choses avant de se décider, La raison, c'est que la localité générale dans les limites de laquelle un choix pourra être fait, n'est point encore constituée. Ce sera l'affaire des commissions d'enquête de débattre, en temps opportun, les raisons spéciales de préférence qui militent en faveur de tel ou tel autre point. Le bon sens public y pourvoira. Il n'y a donc ni convenance, ni possibilité même

à agiter à cette heure des questions d'option qui n'ont pu seulement encore être formulées.

Mais il n'en est pas de même, quant à la préférence que peuvent mériter les grands systèmes de localités jadis contendants. On peut dire, au contraire, que ce litige est désormais tranché.

Ainsi, dans ce moment, il ne saurait plus être sérieusement question de la localité des Catalans, éloignée de tous les établissements maritimes que l'on va créer, éloignée du chemin de fer, plaçant malencontreusement la ville entre les doks et le pays.

Il a fallu également renoncer à toute pensée d'établissement de quelque largeur près du port actuel; la cherté excessive du sol y a rendu l'obstacle insurmontable au point de vue pratique. Dans les quartiers bâtis, où le mètre de construction à acquérir coûte de 300 à 600 francs, il faudrait de 3 à 6 millions de frais d'acquisition par hectare de superficie. Ce que le dock procurerait d'économie par ses perfectionnements serait absorbé par les charges de première fondation, et le tarif serait haussé en proportion.

La localité aujourd'hui indiquée par la force des choses est tout ce système d'emplacements qui doit surgir dans la sphère d'activité du port nouveau. Là, espace suffisant, concession du sol à prix modérés, proximité des deux ports, des routes extérieures, du lazaret et des gares du chemin de fer.

C'est là qu'on sera amené à établir le dock. En conséquence, sans insister davantage sur des indica-

tions de lieux qui seraient en ce moment puériles, il est mieux de se préoccuper des conditions essentielles à la bonne constitution du dock.

2° La disposition économique et de sécurité du dock est un sujet fort étendu qu'on ne peut ici qu'effleurer; mais il est indispensable d'en relever les points saillants.

La base fondamentale du système est d'opposer partout une face de l'édifice regardant la mer à la face regardant la voie continentale; en d'autres termes, de faire correspondre toujours la réception à la livraison, abri et magasin entre deux.

La dimension essentielle est la dimension de largeur de l'édifice; les deux façades sont les deux pôles du système. Le plus ou moins de prolongement du corps du bâtiment importe peu; ce n'est plus qu'une question de contenance.

De même, pour les bassins, peu importe leur longueur, pourvu qu'elle concorde avec celle des édifices. La dimension de largeur est seulement intéressante : trop grande, c'est de la surface perdue; trop étroite, c'est une cause de gêne, un obstacle à la circulation.

Que faut-il de largeur à l'édifice et aux bassins? L'ingénieur Flachat, adoptant les proportions du dock Sainte-Catherine, indique une largeur de 40 mètres pour les bâtiments, et l'expérience a démontré que cette dimension était la plus convenable; quant à la largeur des bassins, il a perfectionné le modèle anglais en réduisant judicieusement l'espace. Ce qu'il faut en

effet uniquement, c'est la place des deux navires en opération, bordant parallèlement les deux quais opposés, et ensuite la place intermédiaire pour la circulation des bâtiments entrants ou sortants. Il faut donc un maximum de quatre largeurs de navire. Or, on a pensé, avec raison, que 40 mètres fourniraient toute l'aisance désirable ; les navires marchands les plus forts présentent beaucoup moins de 10 mètres de largeur.

Quant à la distribution en étages, il a été considéré que l'on devait éviter le nombre excessif de 7 étages, adopté dans le dock Ste-Catherine, mais qu'on ne pouvait se dispenser, dans un intérêt économique et d'utile concentration, d'en établir 5, en ne donnant pas à chaque couche de marchandises plus de 2 m 50 de hauteur, et en tenant conséquemment chaque étage fort déprimé.

Des caves ou fosses seront à Marseille plus nécessaires que partout ailleurs. Une considération de la plus grande portée doit être invoquée à ce sujet. Il s'agit de la centralisation à Marseille du commerce des grains de la Méditerranée, et voici comment cette question se rattache à l'objet qui nous occupe. Notre port est le rendez-vous d'une masse de cargaisons de grains qui sont ensuite réexportés pour l'étranger, surtout à destination de l'Angleterre. Le marché marseillais les y attire, mais un inconvénient capital vient les y atteindre : c'est que si la réexportation n'est pas immédiate, s'il faut mettre les céréales en magasin, elles sont exposées à une détérioration ruineuse par l'effet tant de leur vice propre, que de l'échauffement con-

tracté en mer ; et telle est la disposition fâcheuse des salles actuelles, que le mal s'y aggrave par le stationnement. Il n'est donc possible de se soustraire à ces chances de destruction de la valeur du grain, qu'en multipliant les soins mensuels, à l'aide du criblage et d'un pelletage en quelque sorte incessant; de là d'énormes frais. A Livourne et à Malte, au contraire, il existe des fosses profondes, véritables *silos* du commerce, où le grain peut se conserver frais et intact pendant des années entières ; aussi les céréales peuvent-elles s'y entreposer sans dommage et à bon marché. Il est donc du plus haut intérêt pour Marseille d'aviser, en faisant son dock, à la construction de fosses semblables. Le jour où elle les possédera, le commerce des grains aura été allégé d'une surcharge énorme de frais.

Enfin, il est bien important d'assurer un calme parfait dans les bassins. L'immobilité constante des eaux y est nécessaire pour la régularité des opérations et pour éviter des accidents d'avarie. Ce but pourra être atteint, si les bassins ne sont point ouverts aux vents du large, mais au contraire enveloppés et protégés par les bâtiments du dock, de manière à y rendre insensible l'action du N. O. et du S. O. C'est là une disposition capitale eu égard à la localité.

3° La contenance en marchandises et en navires sera ce qu'on voudra qu'elle soit ; les combinaisons de cette nature se prêtent également au plus et au moins.

Il faut donc rechercher *à priori* quelle sera la contenance la plus convenable.

Si l'on consulte le mouvement actuel de l'entrepôt de Marseille, on trouve une entrée d'environ 380,000 tx. par an, une sortie correspondante, dont 153,000 tonnes par réexportation maritime, le surplus par mise en consommation, mutation d'entrepôt ou transit par la voie de terre; quant à l'approvisionnement courant, il est d'environ 106,000 ton. Tel est le résultat brut.

Mais, si l'on écarte les matières grossières qui se trouvent encombrantes sous de basses valeurs, telles que les houilles, les soufres, les planches et une foule d'autres articles d'un rang inférieur insusceptibles d'admission utile dans un dock, on s'aperçoit bientôt que les marchandises réellement destinées à en alimenter l'approvisionnement sont d'une importance bien moindre que ne semblerait l'accuser le chiffre brut du tonnage des existences en entrepôt.

Voici, d'après les états de 1842, une décomposition du mouvement de l'entrepôt marseillais, qui pourra jeter quelque clarté sur cette question intéressante.

On indiquera d'abord les articles principaux susceptibles de stationnement dans un dock.

On énumérera ensuite les articles principaux qui peuvent être considérés comme insusceptibles de pareille destination.

Enfin, on indiquera l'importance des menus articles que leur détail infini ne permettrait pas de classer en tableau.

Il sera alors facile de supputer l'alimentation d'un dock d'entrepôt à Marseille.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.			ENTRÉE. Importations dire	
PRINCIPAUX ARTICLES ADMISSIBLES DANS LE DOCK.	Matières animales.	Peaux	6,416	
		Laines	5,397	
		Crins	111	
		Soies	315	
		Cire	176	
		Graisses et saindoux	7,049	
	Matières végétales.	Éponges	218	
		Froment	104,038	
		Riz	1,768	
		Légumes	1,286	
		Fruits	1,780	
		Fruits et grains oléagineux	31,175	
		Sucres coloniaux	23,320	
		Sucres étrangers	10,153	
		Cacao	232	
		Café	8,092	
		Girofle	414	
		Poivre	582	
		Tabac	2,917	268
		Gommes	890	
		Résines	1,821	
		Jus de réglisse	312	
		Huiles	27,757	
		Réglisse	367	
		Bois de teinture et d'ébène	7,198	
		Chanvre	2,337	
		Coton	7,469	
		Quercitron	376	
		Sumac et fustet	780	
	Matières minérales.	Fer	1,810	
		Plomb	7,880	
		Autres métaux	947	
		Potasses, soudes et natron	1,266	
	Fabrication	Lacque, indigo, cachou et rocou	299	
		Sucre raffiné	1,075	
		Vins	84	
		Eau-de-vie et Rhum	213	
ARTICLES PEU SUSCEPTIBLES D'ADMISSION		Bois communs et liéges	4,898	
		Marbres en blocs	2,542	
		Soufres bruts	5,278	58
		Houille	45,751	
		Ancres et câbles de fer	249	
A CLASSER		Articles divers	.....	33
		Totaux des Importations directes		360
		Importations indirectes		47
		TOTAL GÉNÉRAL		377

(1) Les importations *indirectes* (mutation d'entpepôt ou transit) ne sont point détaillées ici, elles seulement à 17,528 tx.

(2) Les réexportations *indirectes* ne sont pas detaillees ; leur total et de 39,676 tx.

ENT ANNUEL.				STATIONNEMENT PERMANENT			
SORTIE.				Existant à fin décembre 1841.		Existant à fin décembre 1842.	
e en Consommation.		Réexportat. directe (2).					
5,135		1,485		2,221		2,611	
5.006		258		1,111		1,264	
120		—		53		28	
224		75		167		142	
91		124		96		56	
6.248		86		660		911	
131		5		58		107	
12,184		75,030		9,498		3,792	
1,509		1,106		1,193		11	
3		1,176		1,246		1,167	
1,128		180		742		792	
30,736		1,657		1,611		2,106	
22,328		80		1,527		5,370	
2,283		5,939		1,227		5,191	
191		76		381		212	
1,513		1,931		1,997		2,959	
98		319		66		131	
120		318		515		125	
3,230	138,113	726	107,277	1,801	58,251	753	18,869
281		632		371		289	
706		838		1,131		1,265	
179		22		212		338	
22,312		768		2,119		1,797	
270		166		171		58	
3,376		3,601		5,291		5,005	
2,129		2		183		383	
1,186		3,035		5,057		3,717	
296		85		116		270	
665		78		277		312	
911		723		1,789		2,128	
6,111		2,199		2,358		2,186	
283		303		369		721	
1,671		581		2,120		1,115	
101		181		286		323	
1,032		—		1		13	
9		96		230		220	
75		93		301		338	
2,538		818		1,753		2,162	
1,305		112		1,875		2,151	
15,708	31,931	2,190	7,919	17,605	28 609	1,231	26,095
12,291		1,307		7,185		17,019	
89		162		191		199	
	17,815		38,156		22,016		30,765
		Réexportations directes ..	153,352				
		» indirectes.	39,576				
	187,862		192,928		108,906		105,729

De l'état qui précède il ressort :

1° Que, sur les quantités de marchandises versées dans l'entrepôt de Marseille, les mises en consommation figurent pour moitié, et les réexportations, au dehors ou à l'intérieur, pour l'autre moitié ;

2° Que les mises en consommation s'alimentent surtout de matières premières dont une partie passe directement à l'emploi ;

3° Que les réexportations maritimes se composent presque pour moitié de blés, le plus souvent transbordés ;

4° Que la quantité moyenne qui stationne en entrepôt, environ 106,000 tonnes, se réduit d'abord d'un quart, à raison des articles vils et encombrants, et ensuite probablement d'autant, à raison des marchandises de la même catégorie non énumérées et de celles que leur nature particulière ou les convenances du fabricant ne lui permettent pas de laisser dans un dock.

Ainsi le dock dût-il absorber toute la matière utilement entreposable dans ses magasins, dût-il épuiser l'aliment total des locaux actuels, ce qui est impossible, il n'atteindrait pas un maximum de 50,000 tonnes.

Sans doute, il pourrait y être reçu des produits et marchandises à l'état de mise en consommation ; mais pour qui sait la multiplicité de ces articles, la variété de leur emploi et de leur destination, en un mot, pour qui tient compte, comme il le faut, du fractionnement infini du commerce marseillais, il est évident que le

dock ne pourra rendre, sous ce rapport, que des services très-limités.

Le dock est précieux pour la réception et la livraison rapide, pour la parfaite conservation en magasin des grandes quantités homogènes. Il est peu propre au détail, un navire ne pouvant y faire la cueillette de magasin en magasin. Et même sera-t-il essentiel, pour corriger cet inconvénient de localité, qu'un moyen de circulation intérieure soit ménagé aux marchandises, dans un sens longitudinal, si même les exigences douanières n'y apportent un complet obstacle, par suite de la crainte que le trésor aura toujours qu'on n'abuse de ces facilités pour opérer des substitutions entre marchandises similaires grevées de droits différents à raison de leur provenance.

D'ailleurs, quelque soin que l'on prenne, il sera difficile de faire jouir des facilités du dock les menus articles ; cet établissement s'adaptera difficilement aux assortiments de cargaison.

A Londres, l'aliment des docks se compose de quelques grands produits coloniaux, formant cargaison compacte.

A Marseille, une portion seulement de l'entrepôt se compose ainsi.

La conclusion à tirer est donc qu'il faudrait bien se garder, en fondant un dock à Marseille, de se jeter dans des proportions trop grandioses, et prétendre pour imiter en tout le dock Ste-Catherine, se baser sur la contenance de 102,000 tonnes qu'offre cet établissement.

Agir ainsi, en vue des développements commerciaux qu'on espère, ce serait compromettre le présent et même l'avenir. Un dock pareil coûterait le double et resterait pour le moins à moitié vide, ce qui causerait ou la cherté du tarif ou la ruine de l'entreprise.

La prudence, la raison commandent d'éviter toute exagération, et de demander à un établissement les uniques services qu'il peut rendre. Une contenance de 40 à 60,000 tonnes doit être considérée comme la seule motivée par l'état constaté des affaires marseillaises.

D'ailleurs, on n'aliène point l'avenir, au contraire, on le sauvegarde.

On aliénerait l'avenir, si les concessions de l'état étaient à long terme; si elles devaient excéder un laps de 20 à 30 années, par exemple;

On l'aliénerait bien plus gravement encore, si un trop vaste établissement était une fois fait, ce qui ne permettrait plus de mettre à profit les perfectionnements que le temps apporte sans cesse.

Mais avec la faculté de construire de nouveaux docks à l'expiration de concessions à courts termes; avec l'avantage de pouvoir ainsi profiter, pas à pas, des conseils de l'expérience; avec une réserve d'emplacements que l'état pourra conserver; dans ces conditions, resteindre le dock à ce qui est utile aujourd'hui, c'est au contraire réserver et consolider l'avenir.

D'ailleurs, encore, l'entreprise d'un dock moins considérable sera plus facile à fonder; moins envahis-

sante, elle soulèvera moins de résistances, et entrera mieux dans les mœurs commerciales. Une fois naturalisé, le dock se multipliera suivant le gré de nos besoins.

Cette base posée, quelques indications suffiront sous le rapport matériel.

Le dock *Ste-Catherine*, sur 10 hectares de superficie, a pu réaliser un magasinage pour 102,000 tonnes. Dans ce système, les bassins occupent la moitié de la surface ; les constructions 2/6, et les quais et chemins le dernier 1/6.

Les études que M. Flachat soumit à l'enquête, à Marseille, en 1835, atteignaient un résultat plus économique ; la surface se subdivisait à peu près ainsi : une moitié en constructions, un quart en bassin, un quart en quais et chemins.

Conséquemment, alors que le dock Ste-Catherine ne procurait qu'une contenance de 10,000 tonnes par hectare, les dispositions habilement prises par l'ingénieur français portaient cette contenance à 12,000. Sur ce pied, il suffirait de 4 hectares pour assurer au dock marseillais une capacité voisine de 50,000 tonnes.

Quant à la contenance en navires, elle avait été calculée, pour le dock Ste-Catherine, de 50 navires opérant simultanément, soit un navire pour 2,000 tonnes de contenance.

Cette proportion fut calculée par M. Flachat, à raison d'un navire pour 3,500 tonnes de contenance et avec plus de justesse.

En effet, en supposant le *maximum* d'approvisionnement, soit 50,000 tonnes et un renouvellement trimestriel (ce qui est indiqué par cette circonstance que l'entrepôt marseillais offre des entrées annuelles quadruples de son approvisionnement courant, c'est-à-dire que cet approvisionnement se renouvelle environ 4 fois par an), il s'ensuit que les opérations des navires doivent représenter annuellement un mouvement *maximum* de 200,000 tonnes.

D'après la base ci-dessus, 15 navires fonctionneraient simultanément dans le dock, et la place de chaque navire devrait suffire à un mouvement annuel égal à quatre fois 3,500 tonnes, soit à 14,000 tonnes. Or, l'expérience prouve que, dans un dock, un navire moyen de 200 tonneaux, est aisément déchargé dans un jour. Et, à ce compte, pendant les 300 jours ouvrables de l'année, l'emplacement d'un navire suffirait au mouvement de 60,000 tonnes; dès lors, si cet emplacement ne doit, au maximum, servir qu'à 14,000 tonnes, il reste démontré que l'aisance rigoureusement suffisante est plus que quadruplée.

Quant aux dimensions de longueur, elles sont amplement suffisantes, puisque les calculs qui précèdent accordent, pour chaque longueur de navire, une moyenne de 33 mètres de quai (environ 100 pieds).

Ainsi, il faudrait pour notre dock :

50,000 tonnes environ de contenance ;

4 hectares de superficie totale ;

500 mètres de quai de bassins ;

15 navires en opération simultanée.

Telles sont les bases qui sembleraient les meilleures pour concilier les besoins du port marseillais avec l'entente rationnelle et économique d'un établissement prospère.

4° La condition douanière du dock est si importante, qu'il est nécessaire de s'arrêter un instant sur ce point, pour rechercher la meilleure solution du problème.

Il s'agit de concilier, le plus qu'il est possible, les garanties et les facilités.

Le dock, par lui-même, est déjà un puissant moyen d'accomplir cette heureuse transaction entre les intérêts du trésor et ceux du négociant. A l'aide du système de concentration qui y préside, toute marchandise qu'on y reçoit se trouve sous la même surveillance et sous la même clef.

Il suffit donc aux agents du trésor d'assister aux opérations d'entrée et de sortie, pour y faire leurs vérifications ; et le commerce se trouve ainsi affranchi des entraves qui sont inséparables du régime d'entrepôt isolé existant aujourd'hui.

C'est à de bonnes combinaisons d'art qu'il importera de demander la plus grande simplification possible de

la surveillance. Mieux on aura assuré les garanties fiscales, plus on obtiendra d'économie par la suppression du cortége des préposés, remplacé par une simple assistance aux vérifications.

On y réussira en adoptant de grandes lignes droites qui permettent de tout voir d'un seul coup d'œil, et surtout en isolant le dock, non-seulement par un chemin de ronde et un mur d'enceinte, mais aussi par sa situation à part.

5° Il reste à nous occuper des *tarifs*.

On comprend qu'il n'est pas ici question de composer un tarif quelconque. Il ne sera possible d'en calculer aucun, avant d'avoir établi le chiffre des frais d'établissement du dock et celui des produits sur lesquels il doit compter. Mais ce qu'il est utile de rechercher par avance, sans fixation de somme, c'est la meilleure base de perception à adopter.

Il y a deux choses dans un tarif : le *taux* plus ou moins élevé, mais, avant tout, l'*assiette* de ce taux ; et, suivant qu'un mode est plus ou moins rationnel et courant, les perceptions éveillent moins ou plus de répugnance, engendrent moins ou plus d'abus.

Ne perdons pas de vue la différence marquée qui existera entre les docks anglais et le nôtre. L'approvisionnement de ceux-là se composant principalement de certains produits coloniaux toujours les mêmes, tels

que sucres, cafés, cotons, un tarif y était facile à établir ; il le sera moins pour nous dont le commerce est fractionné. Raison de plus aussi pour étudier les meilleurs moyens de rendre le tarif juste et uniforme.

Lors de l'enquête de 1835, deux systèmes furent produits. Ils présentent des caractères différents qu'il peut être utile de comparer.

On doit indiquer d'abord les divisions générales sur lesquelles il y a complet accord. Ainsi, tout le monde est d'avis qu'il faut séparer entièrement les frais ordinaires des frais extraordinaires et accidentels auxquels une marchandise peut donner lieu; ceux-là n'offrent aucune base pour les prévisions, ils sont réglés suivant leur importance et suivant le cas.

La perception *ordinaire*, celle qui est commune à tous les articles entrés dans le dock, se divise elle-même en *droits de manutention* et *de stationnement*.

La *manutention ordinaire* doit embrasser tous les soins à donner à la marchandise pour la débarquer, la peser, la transporter en magasin, l'arrimer et la réexpédier plus tard à la sortie ; il s'y joint aussi l'accomplissement, à charge du dock, de toutes les formalités douanières.

Le *stationnement ordinaire* est le magasinage pour une période de temps déterminée, la période commencée comptant comme achevée ; il comprend les soins à donner pour la conservation de la chose.

Mais sur la manière d'établir la contribution par

marchandise, les tarifs présentés en 1835 furent divergents.

Le tarif *Flachat*, ramenant tout à l'unité de poids de 1,000 kilogrammes, gradue les perceptions, suivant les articles, depuis 3 fr. jusqu'à 30 fr., c'est-à-dire sur une échelle de 1 à 10, en prenant pour règle de ce classement ascendant la nature et le prix de chaque marchandise.

Le tarif *Zola* posa au contraire pour règle que le droit devait être perçu d'après le volume, non d'après la valeur. Il établit conséquemment diverses catégories d'articles suivant qu'il s'agirait de barriques, de balles, d'articles nombrés par pièce, ou mesurés au poids de 1,000 kilogrammes.

Bien que la confection des tableaux qui suivent remonte à une époque assez reculée, celle des enquêtes de 1835 sur les docks, nous pensons qu'ils peuvent toujours être consultés utilement, attendu qu'ils ont pour objet de régler des matières dont l'ensemble est peu susceptible de variation.

Voici l'un et l'autre de ces tableaux.

TARIF FLACHAT.

MARCHANDISES.	DROITS PAR 1000 KIL. de manutention. F.	C.	de stationnement par mois F.	C.
Dépouilles d'animaux	12	00	6	00
Pelleteries	12	00	6	00
Laines	5	50	2	75
Poils	12	00	6	00
Plumes de parure	30	00	15	00
Soies	34	00	12	00
Cire non ouvrée	3	00	1	50
Graisses	3	50	1	70
Colle de poisson	20	00	10	00
Pêches	6	25	3	12
Substances médic. et parfums	10	00	5	00
Matières dures à tailler	10	00	5	00
Farineux alimentaires	3	00	1	50
Fruits de table	3	00	1	50
» oléagineux	3	00	1	50
Denrées coloniales	6	00	3	00
Sucs végétaux	6	00	3	00
Espèces médicinales	8	00	4	00
Bois communs	3	50	1	75
» exotiques	4	50	2	25
Fruits Tiges et Filaments	6	00	3	00
Teintures et Tarines	3	00	1	50
Produits et déchets divers	3	50	1	75
Pierres, terres et fossiles	2	50	2	75
Métaux	5	00	2	50
Produits chimiques	3	50	1	75
Teintures préparées	12	00	6	00
Couleurs	4	50	2	25
Compositions diverses	3	50	1	75
Boissons	3	50	1	75
Vitrifications	3	50	1	75
Fils Tissus de laine	30	00	15	00
Ouvrages en matières diverses	10	00	5	00

TARIF ZOLA.

RAPPORT DU DROIT PARTIEL AU TONNEAU de 1000 k.	MARCHANDISES.	DROIT de manutention par 1000 kil.	DROIT de stationnem[t] par 1000 kil.
1re CATÉGORIE. Barrique pes. 1000 kil., les quarts en proportion.....	Sucre, soufre, tartre, galle, iris, gomme, verdet, terre d'ombre, alun, poivre, café, couperose, sandarac, nacre, séné, résines, noir d'ivoire, thé, indigo, écailles, cochenille, fleurs de pavot, opium, espèces médicinales, soie, chanvre, calicot, cuirs, peaux, toiles, percales, quina, mélasse, canelle, essences, etc.....	6 80	1 50 par mois pour toutes les catégories indistinctement.
2e CATÉGORIE. Balle pes. 330 kil..	Laine, coton, poils, etc., venant de l'étranger.....	7 50	
3e CATÉGORIE. Par pièce pour composer le tonneau..	Bois de Campêche, Sainte-Marthe, Jonc de Fernamb., buis, gayac, ébène.....	5 20	
4e CATÉGORIE. Pour les 100 kilog. et les fractions en proportion.....	Plomb, zinc, acier, fer, mercure, bronze	5 20	
5e CATÉGORIE. Barrique pes. 330 k.	Huiles fines et de fabrique, vins, graisses et huile de brai de goudron.....	—	
6e CATÉGORIE. Pour les 100 kilog. et les fractions en proportion.....	Matériaux.....	6 80	

Ces deux tarifs, qu'on a dû transcrire en entier pour mieux faire apercevoir leur opposition, renferment d'ailleurs beaucoup de vices de détails; mais il n'est ici question que des bases.

La base du premier est injuste. Une graduation *ad valorem* n'est pas admissible. On ne voit pas de raison, par exemple, pour faire supporter le maximum du droit aux tissus.

Les opérations de manutention et le magasinage sont en raison combinée du volume et du poids, nullement de la richesse des articles.

La base du second tarif est plus rationnelle, mais elle est si peu pratique, si confuse, que le rapport qui s'y trouve établi, en raison du volume et du poids, au tonneau de 1,000 kilogrammes, rapport tout à fait arbitraire, deviendrait une source de difficultés et d'abus.

Sous un autre point de vue, le droit de magasinage mensuel dans le premier tarif, est établi à la demi des frais de manutention. Cette proportion semble trop élevée. Le second tarif atteignait plus équitablement le but en réduisant le droit de stationnement mensuel au quart du droit de manutention.

Maintenant, revenant à ce qui a rapport à l'assiette des perceptions, qu'il nous soit permis de hasarder une proposition personnelle.

Si l'on est bien convenu que les droits des docks

sont des droits sur la matière et non sur la valeur, et que la matière, commercialement, s'évalue en raison combinée du volume et du poids, pourquoi ne pas s'en tenir simplement à la pratique universelle de la composition du tonneau de mer ?

On s'appliquera à combiner des tarifs; mais, si minutieux qu'ils soient, ils resteront toujours incomplets, et probablement fort imparfaits. Et pour arriver à quelle fixation? A la détermination de ce qu'il faut, en poids, ou en unités, ou en mesure, pour constituer un tonneau de 1,000 kilogrammes, ou son équivalent en volume.

Eh bien ! ce rapport existe, déjà constaté et confirmé par la pratique quotidienne. C'est celui appliqué à l'évaluation de la marchandise en tonneaux de fret.

On remarquera que la position est identique. Qu'il s'agisse du dock ou du navire, c'est toujours embarquement, arrimage, stationnement, responsabilité et mise à terre. A bord comme au dock, c'est un soin matériel, indépendant de la valeur : à bord comme au dock, ce sont le poids et le volume qui paient.

Et quant à l'exactitude du rapport d'après lequel est réglé le fret, elle est assurée par l'intérêt opposé de la navigation et des négociants chargeurs.

Rien dès lors de plus pratique, de plus précis et de mieux compris universellement qu'un tel rapport. Il suffira au commerce de savoir combien il a de tonneaux de marchandises pour calculer combien il de-

vra lui en coûter à la déposée dans le dock. Ce sera, à vrai dire, une sorte de continuation terrestre du fret de mer.

Disons, en terminant, qu'un tarif d'une remarquable précision et fort complet, œuvre d'expérience et de sagacité des courtiers maritimes de la place, est depuis un an approuvé et mis en vigueur dans le port de Marseille, par une délibération de la chambre de commerce.

Il semble qu'on ne saurait adopter de règle plus simple, plus équitable et mieux connue par avance. De la sorte, un tarif consisterait en deux lignes établissant *tant par tonneau de mer* pour droit de manutention dans le dock, et *tant par tonneau de mer* pour stationnement mensuel.

Telles sont les études préparatoires qui nous étaient conseillées par le désir de faciliter l'établissement du dock à Marseille, et son introduction dans nos mœurs commerciales. Puissions-nous avoir attiré l'attention des hommes qui méditent, afin que, dans un temps prochain, l'on songe à se mettre à l'œuvre, et que, ce jour là, chacun soit prêt à donner son avis avec maturité sur les graves questions qui se rattachent à une fondation d'un aussi haut intérêt public.

CHAPITRE IV.

—

Extension prochaine des Établissements industriels, grace au Canal de Marseille.

—

On a vu que l'industrie manufacturière de Marseille est étroitement liée aux accroissements de son commerce, et que cette intime relation tient à ce que les matières premières versées dans ce port y sont, plus avantageusement que partout ailleurs, livrées à la fabrication.

Par suite, augmenter la force des usines, ainsi que leurs moyens de manipulation, c'est non-seulement améliorer ces diverses branches de travail national, mais encore, et par voie indirecte, activer le mouvement commercial et contribuer au bon marché.

Sous ce double rapport, le canal de Marseille doit tourner essentiellement à l'avantage général du pays.

Il nous a paru intéressant de présenter les considérations générales qui se rattachent à ce sujet.

Lorsque l'on fait le recensement de cette masse de fabrications diverses qui se trouvent groupées autour de Marseille, on se demande avec surprise comment elles ont pu surmonter les difficultés que leur faisait le manque d'eau. Rien, en effet, plus que l'eau, n'est indispensable à l'industrie, soit comme force mécanique, soit comme élément de préparation et de lavage, soit comme générateur des forces que produit l'emploi de la vapeur.

Il fallait que la vocation industrielle de Marseille fût bien prononcée pour que son travail ait surmonté cet obstacle ; et l'on doit comprendre dès lors quel pourra être l'essor de sa fabrication, le jour où l'abondance aura succédé à l'état de pénurie auquel nous la voyons condamnée aujourd'hui.

Le canal de Marseille, que rêvèrent nos aïeux, est un problème aujourd'hui résolu. L'habileté de l'ingénieur directeur des travaux et l'intelligent concours des administrations locales ont aplani toutes les difficultés matérielles ou financières ; cette grande et patriotique entreprise communale touche à sa fin. En moins de deux années, plus d'incrédulité possible, le canal coulera ; Marseille est à la veille de recueillir des fruits presque inespérés.

On sait qu'à son entrée sur le territoire, le canal se divisera en cinq dérivations principales : celle de

Séon-Saint-Henri, celle de Saint-Louis, celle de Longchamp, celle de Saint-Barnabé et celle des Camoins, outre la branche mère qui forme une ceinture passant par Château-Gombert, le plan de Cuques, la Valentine, Saint-Marcel, Saint-Loup, Mazargues et aboutissant à Montredon. Ces diverses branches seront conduites de manière à pouvoir desservir tous les points de la commune de Marseille.

La masse d'eau apportée suffira non-seulement aux irrigations et aux usages privés et publics, mais, de plus, elle est évaluée comme pouvant créer une force de près de six mille chevaux qui sera consacrée à l'industrie.

Tel est l'état prochain de notre approvisionnement hydraulique. Pour comprendre quelle énorme distance doit le séparer de l'état présent, un mot suffit : c'est qu'actuellement l'alimentation produite par la dérivation des eaux de l'Huveaune n'est que la cinquantième partie de l'alimentation que fournira le canal.

Une telle abondance procurée à nos fabriques aura pour le travail marseillais des avantages inappréciables. Les savonneries, les tanneries, les raffineries, les lavoirs de laine, les machines à vapeur appliquées aux ateliers de toute espèce, recevront, grâce à ce nouveau bienfait, une extension merveilleuse. Dorénavant, plus de chômage possible ; le bras industriel, qui aujourd'hui est soumis à des paralysies coûteuses et compromettantes pour le corps commercial, travaillera sans entrave et sans relâche. Marseille, le Liverpool de la France, pourra devenir aussi son Manchester.

La fabrication locale est donc appelée à retirer de l'emploi des eaux du canal les plus importants services, qui, à leur tour, se reporteront, au profit du pays, sur nos relations commerciales.

Mais il ne s'agit pas seulement d'amender la condition actuelle du travail manufacturier à Marseille ; il s'agit de l'étendre à de nouvelles branches.

Notre but est d'appeler l'attention sur cet avenir.

Il serait puéril de prétendre ici faire le compte des industries privées, afin de leur prouver ce qu'elles comprennent mieux que nous. L'intérêt particulier sait parfaitement calculer tout seul, et ses véritables données de réussite, il ne les dit pas.

Ce qui nous paraît important au point de vue de cet écrit, c'est d'éveiller les esprits en signalant la puissance des faits généraux sous l'empire desquels l'industrie va se trouver placée.

Ainsi, il est évident que la création d'une force mécanique nouvelle, mise à la disposition de Marseille, et qui peut atteindre une importance de six mille chevaux, est un fait énorme pour cette ville, industriellement parlant.

On estime qu'en moyenne chaque force de cheval procurée par la vapeur à l'industrie, coûte F. 1,500(1)

(1) Pour les machines d'une force supérieure à 20 chevaux, on compte ordinairement 1,000 fr. par force de cheval; mais pour celles au-dessous de 20 chevaux, telles que l'industrie est dans l'habitude de les employer, le coût est estimé à F. 1,500 par force de cheval.

pour premier établissement, et F. 1,000 de service annuel, comprenant combustible, moins value, entretien et main d'œuvre aux machines.

Les moyens hydrauliques fournis par le canal de Marseille représenteraient ainsi un capital premier de neuf millions, et feraient un service annuel évalué à six millions, si l'on empruntait la même force à la vapeur.

Le bon marché auquel la ville de Marseille pourra céder les chutes d'eau, offrira dès lors un avantage des plus encourageants. Il n'est pas, sur toute la France, de point commercial où l'industrie puisse opérer avec autant d'économie qu'ici.

La raison en est simple :

Marseille est le premier entrepôt de France, surtout pour la plupart des matières premières; elle est en outre le centre maritime du Midi, et, par la grande ligne de fer de sud à nord, elle est en contact immédiat avec le pays entier. Le fabricant aurait donc les moyens d'acheter et de choisir de première main ; ensuite, travaillant sur place, il économiserait des frais de transport pour les matières brutes, qui sont toujours si encombrantes; enfin, étant à la fois au port d'importation et d'exportation, il cumulerait toutes sortes d'avantages.

Resteraient les objections tirées de la cherté de la main d'œuvre et des obstacles du climat; mais, dans le plus grand nombre des cas, la première de ces ob-

jections perdrait sa force, attendu que les manufactures nouvelles ne manqueraient pas de s'établir hors barrière, dans la partie rurale de notre territoire, c'est-à-dire dans les conditions les plus économiques pour l'ouvrier et pour le fabricant ; quant à l'autre objection, on peut répondre que, par l'effet même des irrigations nouvelles, la condition atmosphérique de certaines localités doit se trouver sensiblement modifiée, de manière à permettre, par exemple, des travaux de filature que la trop grande sécheresse du climat aurait éloignés jusqu'à ce jour.

Ajoutons enfin que, pour les manufactures nouvelles qui voudront se transporter à Marseille, il existe sur le territoire des localités éminemment propices. Ainsi, tout le vallon des Aygalades jusqu'à St-Antoine offre une région suffisamment humide, très-abritée, voisine de la branche mère du canal et disposée de telle sorte que les chutes d'eau les plus puissantes et les plus nombreuses y soient facilement ménagées. Les études de rectification qui se poursuivent pour y faire passer la route royale, en évitant la montée de la Viste, compléteraient cet ensemble de convenances générales.

D'autres avantages non moins importants pourront être offerts à l'industrie sur les versants de la Viste qui descendent vers Séon-St-Henri : même voisinage de la branche mère, et même dérivation spéciale ; même

disposition naturelle, favorable à la dispensation des chutes d'eau, proximité extrême du chemin de fer.

Ainsi, création d'une masse énorme de forces vives à Marseille, et abondance de l'eau comme agent nécessaire à tant de fabrications.

Position commerciale incomparable, puisqu'on épargne à Marseille les frais de transport, et qu'on a tout à la fois l'entrepôt pour acheter à propos et avec choix, la mer pour exporter, la voie en fer pour introduire;

Condition économique et favorable de la localité.

Maintenant c'est aux hommes pratiques qu'il appartient d'étudier, chacun dans la sphère de son industrie, les raisons particulières de convenance qui devraient l'attirer à Marseille. Ceci entre dans le domaine de la concurrence privée et des calculs de revient. Mais il importait de signaler les grandes sources d'avantages que ce grand centre commercial, maritime et manufacturier va offrir aux industriels sagaces qui, sortant les premiers des routes battues, sauront marcher résolument dans la voie du progrès.

Nous ne terminerons point ce chapitre consacré au canal de Marseille, sans donner un aperçu des travaux déjà accomplis. On verra qu'il s'agit d'une œuvre immense qui constitue le projet le plus colossal abordé par une municipalité.

Le canal présente sur un parcours de 82,600 mè-

tres 43 souterrains qui embrassent une longueur de 16,686 mètres.

Au premier de ces souterrains, celui des Taillades, qui n'a pas moins de 3,665 mètres, on a rencontré des difficultés inouïes et qu'il était impossible de prévoir. La Naiade des nappes d'eau inférieure s'est insurgée au point de déconcerter un moment la science moderne, mais l'école polytechnique a fini par triompher de la mythologie.

Le percé de Notre-Dame de 3,500 mètres a dû être maçonné sur presque toute la longueur, et a exigé l'emploi de plusieurs machines à vapeur pour les épuisements.

Pour maintenir le canal à son niveau, il a fallu marier les montagnes que la vallée de Roquefour séparait. Dans ce but, on élève un pont-aqueduc de 82 mètres 50 centimètres de hauteur au-dessus des fondations, et de 375 mètres d'une culée à l'autre; construction hardie dont les temps anciens et modernes n'offrent pas d'exemple. Dans le tableau comparatif des principaux monuments du monde, tableau intéressant qui commence à la pyramide de Chéops et finit à la cloche de Moscou, le colosse marseillais figurera au premier plan, entre Ste.-Gertrude de Bade (81 mètres) et la flèche de Strasbourg (84 mètres), quelques crans au-dessous du dôme de St-Pierre.

En outre de cette merveille, on a élevé onze ponts-aqueducs de plusieurs arches. Chacun de ces monuments a des proportions extraordinaires; deux, par

exemple, ne comptent pas moins de 20 m. de hauteur sur 70 et 100 de longueur. Un troisième enjambe la vallée de la Touloubre à la manière des géants romains : il a 26 mètres d'élévation sur 170 d'étendue. Comme on le voit, il se rapproche presque de la taille du pont du Gard, mais on en parle à peine, tant il est dépassé par son glorieux aîné l'aqueduc de Roquefavour.

Enfin, le nombre des ouvrages d'art de la ligne principale entre la prise et le territoire de Marseille est de 217 dont 106 aqueducs et 111 ponts de grande communication.

Dans le bassin de Marseille le canal s'ouvrira sur une longueur de 74,630 mètres pour la branche mère et ses dérivations. Ce parcours comprend 32 souterrains présentant ensemble une longueur totale de 4,075 mètres et 260 ouvrages d'art environ sur lesquels 80 aqueducs, syphons etc., et 170 ponts de service.

La ligne entière du canal avec ses dérivations aura donc une longueur de plus de 156,000 mètres (39 lieues). Elle comptera 78 souterrains et environ 500 ouvrages d'art !

C'est fabuleux et presque à n'y pas croire, mais on se rendra compte du phénomène pour peu qu'on songe à la physionomie du pays traversé, et qu'on réfléchisse sur les nombreux accidents de terrain qui caractérisent le sol provençal.

Les travaux de la première ligne sont entièrement terminés. Dans certaines parties même, la cuvette,

grâces aux infiltrations, est pleine d'eau et donne une véritable représentation du canal. Celui-ci est déjà ouvert sur une étendue de 75,062 mètres dont 16,416 en souterrain et 58,646 à ciel-ouvert, tout achevés, moins 7,000 mètres.

Les seuls travaux sérieux qui restent à faire sont : la Prise, le souterrain des Taillades et l'aqueduc de Roquefavour.

Les souterrains de l'Assassin et de Notre-Dame sont complétement finis. Aux Taillades, à peine reste-t-il 250 mètres à percer.

La construction du pont-aqueduc de Roquefavour avance rapidement. On a achevé aux carrières l'extraction de tous les matériaux nécessaires; on a atteint la naissance des voûtes du second rang d'arcades, c'est-à-dire une hauteur de 65 mètres.

Les dépenses de toute nature faites par l'administration municipale, depuis l'origine des travaux, s'élevaient au 31 août 1845 à la somme totale de 17,968,473 dont treize millions seulement ont été spécialement appliqués aux travaux. Le surplus comprend les dépenses d'études d'opération, chemins de service, intérêts d'emprunts, etc.

Jusqu'à ce jour, le coût du canal n'a donc, par le fait, dépassé que de trois millions les évaluations du devis primitif: c'est en définitive bien peu de chose, si l'on évalue l'important matériel qu'on pourra revendre après l'achèvement des travaux, si l'on considère surtout la masse de difficultés inhérentes à la nature

du sol, et d'obstacles résultant de faits accidentels qu'il était impossible de prévoir. Nous n'hésitons pas à dire qu'aucune œuvre de cette haleine n'a été accomplie aussi économiquement.

Dans l'Amérique du nord, terre classique du bon marché, il existe un canal de ce genre, avec des ouvrages d'art à peu près identiques, qui n'a pas coûté moins de 50 millions!

Les recettes effectuées au 31 août 1845 s'élevaient à 18,864,814 qui ont été fournies ainsi qu'il suit:

Par la taxe additionnelle..... F.	4,376,496
Par l'emprunt.....	14,200,000
Bénéfices sur les emprunts, intérets des sommes empruntées et recettes diverses.....	288,318
TOTAL... F.	18,864,814

On va s'occuper maintenant des travaux de dérivation dans le territoire, travaux intéressants que l'on espère pouvoir commencer avant la fin de la campagne de 1845, et dont tous les habitants de Marseille seront à portée de suivre les progrès. Cette partie complexe du canal pourra être terminée en deux ans : elle coûtera F. 2,400,000

Le lecteur nous pardonnera la minutie des détails en considération de l'importance de l'objet. Nous avons voulu poser la question dans ses chiffres les plus rigoureux, pour répondre aux exagérations irréfléchies

ou calculées (1) auxquelles le canal a pu servir de texte.

Comme on l'a dit, la voix du peuple est celle de Dieu ; dans cette circonstance elle a hautement parlé ; aucune œuvre n'est plus sympathique et plus populaire à Marseille. La reconnaissance publique, mieux que les inscriptions en style lapidaire (2), conservera le nom du Maire et des Municipes auxquels on doit le Canal de Marseille ; nos neveux devront confondre dans un même sentiment de gratitude le premier Magistat du département et les Députés qui ont prêté leur puissant concours à la réalisation de cette œuvre féconde ; mais le premier honneur revient au martyr quotidien de cette œuvre, à ce jeune homme infatigable qui a consacré sept ans de sa vie à de rudes travaux et qui, à force de génie et d'étude, a surmonté les résistances administratives et les obstacles matériels. Tant que la Durance triomphalement portée sur les arceaux impérissables des aqueducs de la Touloubre et de Roquefavour nous versera le tribut de ses eaux, Marseille aura de magnifiques poëmes en pierre qui chanteront partout son nom et celui de Montricher.

(1) On n'a point oublié certain pamphlet, écho des rancunes Aixoises, auquel dans le temps nous avons été nous-même chargé de répondre.

(2) On sait qu'une plaque de marbre, placée à la base du pont de Roquefavour, renferme la liste officielle des fonctionnaires sous la magistrature desquels a été posée la première pierre.

CHAPITRE V.

—

APPENDICE.

Grandes améliorations d'une utilité indirecte.

—

Il nous a paru nécessaire de séparer l'examen des améliorations qui se rattachent directement au port de Marseille de celui qu'appellent d'autres améliorations utiles, mais liées au port d'une manière seulement indirecte.

On va s'occuper ici :

1° Du port du Frioul ;
2° De la construction d'une bourse à Marseille ;
3° Du canal de l'étang de Berre ;
4° De la navigation du Rhône ;
5° De l'achèvement de la grande ligne du chemin de fer de sud à nord.

§ 1er. PORT DU FRIOUL.

Ce qui est à dire au sujet du Frioul devait être traité à part, bien que ce point soit une dépendance du port de Marseille. La raison en est que la destination des

deux ports est tout-à-fait indépendante. Comme station quarantenaire, le Frioul a son existence distincte. Son affectation est une conséquence des nécessités sanitaires que nous crée le commerce du Levant; aussi, bien que ce port offre déjà des quais et d'utiles surfaces d'eau, que la loi de 1844 doit étendre considérablement, cela ne saurait nous procurer aucun soulagement proportionnel, quant aux frais et à l'encombrement du grand port. Au contraire, il résulte de la coexistence de ces deux ports deux périodes d'opérations consécutives, celle du stationnement en quarantaine et celle du stationnement en libre pratique, c'est-à-dire une double cause de préjudice, une double déperdition de frais et de temps.

Le port du Frioul devait donc être considéré distinctement, nonobstant son rôle d'annexe.

Il y a peu à ajouter à ce qui a été dit aux chambres, à ce sujet, dans la session dernière.

Les établissements maritimes de l'archipel marseillais se réduisaient, avant l'époque de la restauration, au petit port naturel de Pomègue (deux hectares de superficie au plus).

En 1824 fut construite, sur une longueur de trois cent cinquante mètres, la jetée *Dieudonné*, aujourd'hui du *Frioul*, qui lia les deux îles de Pomègue et de Ratoneau, et convertit ainsi une partie de l'ancien chenal en port.

Mais, pour avoir lésiné sur les travaux, en évitant de reculer vers l'ouest (c'est-à-dire vers le dehors)

le tracé de la jetée, on se priva de faire un port immense et profondément abrité sur trois de ses faces. On ne fit qu'une rade courte, exposée au ressac. L'expérience a prouvé que le mouillage au Frioul était peu sûr, et que les navires ne pouvaient tenir que sur une partie des côtes de son angle S. O.

Cette circonstance vient de nécessiter la disposition de la loi qui prescrit la construction d'une double jetée, destinée à garantir l'entrée du port du Frioul et à couper le ressac qui s'y formait. L'une des jetées du projet, s'appuyant perpendiculairement sur l'île de Ratoneau à la pointe de *Santo-Venturi*, doit produire ce dernier effet. Elle doit avoir 325 mètres de longueur totale. Quant à l'autre, qui doit être dirigée de la pointe de Pomègue vers le Château-d'If, on s'est borné à l'admettre en principe, mais sans voter l'allocation proposée (F. 100,000), sur le motif qu'il y avait à étudier encore les questions de direction et de prolongement.

Espérons que ces retards, consentis en vue de la perfection des ouvrages, ne seront pas trop considérables, et n'aboutiront pas à une fin de non-recevoir ultérieure. Le môle de Pomègue, peu important sous le rapport de la dépense, est aussi essentiel au port du Frioul agrandi, que le sera celui de Ratoneau. Ils sont les éléments complexes d'une combinaison qui est une. Sans le môle de Pomègue, qui est destiné à briser par son travers le flot extérieur venant de la partie sud, le port serait toujours envahi; et le môle

perpendiculaire de Ratoneau, devant intercepter le courant de ressac qui suit le prolongement du rivage dans la direction du port, ce môle pourrait être, au contraire, une cause d'aggravation du mal actuel, dans le cas où le flot porterait en dedans, faute d'avoir pu être rejeté en dehors.

Il y a donc nécessité impérieuse à mener, autant que possible, de front les deux ouvrages.

Rien n'empêchera d'ailleurs, comme on l'a fait pour le môle d'Alger, d'étudier les effets par l'exécution même, sauf à infléchir la ligne primitive suivant ce que pourrait conseiller l'expérience.

Ainsi complété et fermé, le port du Frioul peut offrir 30 hectares de nappe d'eau abritée.

Un pareil résultat était assurément digne des efforts du pays.

Mais plus cette création deviendra grande et précieuse, plus il importera que la sollicitude publique s'éveille sous un rapport essentiel que nous devons signaler.

Pendant les dernières guerres maritimes, les îles de Pomègue et de Ratoneau, loin d'offrir un abri, étaient un danger.

Depuis la paix, la fondation de la jetée du Frioul y a constitué un port, peu sûr encore, mais un port enfin, offrant partout du fond. Le Frioul est ouvert sur Marseille comme une embrasure. S'il était possible qu'une pareille position, avec les hauteurs qui la dominent, tombât jamais au pouvoir de l'ennemi, Marseille pourrait être grandement compromise.

Il est donc nécessaire que l'on songe à protéger ce bassin extérieur, en raison de sa valeur réelle toute récente.

On peut même dire, d'après les discussions des deux Chambres, que le service sanitaire pourra bien, un jour, n'être pas la destination unique du port du Frioul ; qu'on entrevoit même le temps où, les précautions quarantenaires diminuant d'importance, par l'effet des améliorations introduites dans l'Orient, ce port prendra une affectation toute militaire, pour devenir une véritable station navale, au profit de nos escadres et des grands stéamers.

Avec la chance probable d'une telle éventualité, mettre ce port en bon état de défense, c'est faire preuve de prévoyance.

§ 2. CONSTRUCTION D'UNE BOURSE.

S'il est un palais à construire à Marseille, c'est un palais au commerce.

Marseille est sans monument, vouée aux arts utiles, à la vie active des affaires ; formée de la population commerçante la moins homogène ; absorbée par l'actualité, et négligeant, avec une sorte de parti pris, les travaux de l'intelligence et les études spéculatives, cette grande place est mise en branle plutôt par une certaine vitalité matérielle qui lui vient de la force des choses, que par l'impulsion animée des esprits. Ce qui lui manque, c'est de centraliser suffisamment la direction de sa fortune commerciale, c'est de prendre un soin continu de ses intérêts collectifs.

Une des causes qui ont le plus influé, peut-être, sur cet isolement des volontés, est l'absence de tout monument largement conçu, qui rassemblât matériellement les diverses institutions commerciales en même temps qu'il symboliserait, par son caractère grandiose, la noble mission sociale que le commerce accomplit.

Une chambre, un tribunal de commerce, installés d'une manière centrale et grande, acquièrent une tout autre importance extérieure.

Les délibérations qui sont prises sur les intérêts généraux, ont surtout besoin de cette collaboration incessante vers laquelle on est mal sollicité par des locaux éloignés et bourgeois; puis, pour frapper et entraîner les esprits, il faut quelque solennité de position qui commence par frapper les yeux. L'étude spéculative des intérêts collectifs, pratiquée dans la vie privée, est délaissée, sans encouragement, dédaignée presque à l'instar d'une manie et d'une inutilité; mais transportée dans le palais des intérêts commerciaux, elle est pratiquée comme une fonction. Ce ne sont à Marseille ni la sagacité, ni les germes du talent qui manquent: on y manque d'esprit public. Que les travaux qui ont pour but le bien général aient un siége digne de leur importance, et l'on peut être assuré qu'une autorité toute nouvelle sera acquise aux citoyens honorables qui voudront s'y vouer.

D'un autre côté, les débats qui s'agitent devant la justice consulaire doivent, eux aussi, exercer une toute autre influence, le jour qu'ils seront transportés dans un édifice proportionné à leur grandeur réelle.

Les audiences y gagnent en solennité, le public plus nombreux qui les suit y recueille d'utiles notions; les discussions tendent naturellement à s'y relever; l'art de la parole y est cultivé avec plus de soin. Agrandissez le théâtre et vous agrandissez les rôles. Or, est-il, en commerce, une mission plus relevée que celle des tribunaux consulaires, appelés à distribuer la justice, à en vulgariser les règles, à veiller au maintien de tous les droits ?

Ces considérations graves et la nécessité de tirer le commerce marseillais d'un campement provisoire qui le ravale à ses propres yeux, font désirer ardemment la construction d'une bourse dans notre ville.

Un tel monument doit être vaste et complet; mais, toutefois, on doit bien se pénétrer de la pensée que cette création est demandée en vue de besoins moraux très-sérieux qu'il est appelé à satisfaire, beaucoup plus qu'en vue d'une gloriole architecturale. Il ne s'agit pas d'élever un temple grec à l'instar de la bourse de Paris, mais de faire, dans des proportions dignes et avec une sage sobriété d'art, une chose qui soit à la portée de nos ressources financières, et en harmonie avec le climat et la cité.

Quant au choix de la localité, il est tout naturellement indiqué par les habitudes déjà créées, et par des nécessités topographiques qu'on ne pourrait vaincre.

A Marseille, le port est le centre, et, sur ce port, la Canebière est le point où viennent se rencontrer les deux moitiers de la ville. C'est donc là, ou dans la

sphère de cette localité, qu'un palais véritablement central doit s'élever.

Hâtons-nous d'ajouter que les meilleurs esprits en sont venus aujourd'hui à envisager la question comme nous venons de la présenter, en sorte que ce qui, dans ces écrits, est indiqué seulement comme un vœu, pourrait bien toucher au moment de la réalisation.

§ 3. CANAL DE L'ÉTANG DE BERRE.

Le projet de loi présenté cette année pour l'amélioration des grands ports, affectait une allocation de deux millions au creusement d'un canal de navigation de Bouc à Martigues, par l'étang de Caronte, sur une largeur provisoire de 30 mètres et une profondeur de 3 mètres, sauf de porter définitivement au double cette largeur et ce tirant d'eau.

Il a été fait aux Chambres deux objections à cette proposition : l'une, que s'agissant directement et d'une manière exclusive des 3 grands ports, l'amélioration demandée en faveur du port de Bouc n'était point à sa place dans la loi présentée; l'autre, que les considérations à la fois commerciales et militaires, sur lesquelles était basé le projet, n'étaient point suffisamment étudiées; et que, suivant l'occurrence, ce pourrait être trop, ou bien n'être pas assez.

La chambre élective a hésité devant ces critiques et ces doutes. Elle n'a pas rejeté, mais plutôt renvoyé jusqu'à plus ample information, la proposition relative au port de Bouc.

On a eu même le soin d'insinuer que ce rejet avait surtout pour but de préparer le vote prochain d'une proposition plus large, si l'importance commerciale et navale du lac de Berre, était aussi considérable qu'on l'avait annoncé.

Le rapport de l'honorable M. Charles Dupin, à la Chambre des pairs, est venu confirmer ces dispositions favorables; il s'exprime ainsi :

« La commission de la Chambre des députés s'est « prononcée fortement pour l'exécution ultérieure de « ce projet grandiose qui donnerait à la France la « jouissance complète d'une vaste rade intérieure ad- « mirablement située à l'embouchure du Rhône, tou- « chant au chemin de Paris et de Lyon à Marseille, « au milieu de notre littoral de la Méditerranée, au « fond du golfe de Lyon, dans une position où la sor- « tie par bâtiment à vapeur ne sera jamais impossible; « tandis que, par les mauvais temps et dans la mau- « vaise saison, une croisière ennemie n'oserait tenir « la mer et serrer la côte dans ce golfe périlleux, au « débouché de l'étang de Berre.

« Cependant la commission de l'autre chambre n'a « pas cru devoir proposer immédiatement l'exécution « du projet complet. Elle a préféré ne demander que « l'adoption du projet en quelque sorte provisoire du « gouvernement, projet qui réserve l'avenir de l'ap- « profondissement du canal de Bouc à Martigues, « dans un futur contingent.

« La Chambre des députés a témoigné la préférence « qu'elle accorderait *au projet le plus complet*,

« qu'elle a voulu qu'on réservât en entier *pour une*
« *loi spéciale et prochaine.*

« Votre commission, Messieurs les pairs, pénétrée
« des mêmes sentiments, agissant d'après les mêmes
« principes et dans la même espérance que la commis-
« sion de la chambre élective, exprime à l'unanimité
« son désir que, dès la session de 1845, un projet
« de loi soit présenté, qui donne à la France tout l'a-
« vantage qu'on peut retirer de l'heureuse position
« de l'étang de Berre, en procurant au canal d'entrée
« 6 mètres de tirant d'eau. »

Ainsi motivés, les deux votes des Chambres sont plus qu'une sérieuse prise en considération ; ils constituent un vœu formel.

Maintenant, pour remplir ce vœu du parlement, il importe de scruter à fond les questions stratégiques et commerciales qui se rattachent à la canalisation maritime de l'entrée du lac de Berre.

Laissant à l'écart les considérations militaires, sur lesquelles le gouvernement ne peut manquer d'appeler une solennelle enquête des hommes compétens, qu'il nous soit permis de produire ici les éléments essentiels sur lesquels doit porter l'enquête commerciale.

La mer intérieure qu'il importe d'ouvrir à la grande navigation maritime offre 15,000 hectares de surface, et 7 myriamètres de côtes.

La position de cette mer est précieuse : elle se trouvera en communication directe :

Avec Marseille.....	par la voie en fer qui côtoie ses bords, par la voie maritime.
Avec le reste de la France.	par la voie en fer, par le canal de Bouc et par le Rhône.

Les industries qui se sont groupées autour de l'étang de Berre, sont des plus intéressantes : les salins et la fabrication des produits chimiques y ont acquis une importance extrême : l'État y exploite sa grande poudrerie de St-Chamas. Il s'y est successivement aggloméré des fonderies, des minoteries nombreuses, des huileries, des moulins à craie, des fabriques de poterie, des fabriques de papier, des entrepôts.

Aujourd'hui, par le manque de profondeur des passes de Martigues à Bouc, il n'y a de circulation possible entre l'étang et Marseille que pour les bateaux du plus faible tonnage. C'est une cause grave de frais et d'avaries, qui vient peser sur la marchandise transportée.

Il est donc d'un grand intérêt pour Marseille que les produits soient exonérés de ce surcroît de charges.

Pour achever de préciser, dans tous ses détails, la production générale que le canal de Bouc à Martigues sera appelée à vivifier, nous croyons utile de donner ici le tableau statistique des établissements dépendants de l'étang de Berre, avec l'indication de leur importance, et des résultats de leur travail annuel.

Statistique des

Situés sur les bords de l'étang de Berre et de Caronte ou dans le voisi

DÉSIGNATION DES ÉTABLISSEMENTS.	MATIÈRES PREMIÈRES SERVANT A LA FABRICATION. NATURE des MATIÈRES.	ÉVALUATION en kilogram.	PRODUIT NATU
Chantier de construction navale	Bois, cloux, brai, goudron, étoupe ..	4,500,000	Navires de t pèce de I à
Fonderie de fer	Fonte, charbons de bois	410,000	Fontes de Fe
Minoterie	Blé. charbon	900,000	Farine, son...
Atelier d'Alesage	Fer, fonte et cuivre..	—	—
Bateau à vapeur remorqueur	Charbon	300.000	Remorque....
Carrière de Sablon	—	—	Sable pour v
Moulin à craie	Craie en pierre	3,000,000	Craie moulue
Fabrique de soude	Charbon, soufre, nitrate, sel, craie...	4,000,000	Soude .....
			S
Salin de Citis	Eau de Lavalduc....	—	Sel.....
Four à chaux hydraulique	Pierre calcaire	700,000	Chaux.....
Salin et fabrique de Rassuey	Charbon, soufre, nitrate et craie	8,000,000	Sel, soude, sel sulfate, proc
Salin de Lavalduc	Eau de Lavalduc.....	—	Sel.....
Huilerie de Jeannone	Graines oléagineuses.	1.800,000	Huile et tourt
			Saint-Chamas
Poudrerie royale	Salpêtre, soufre et bois	1,400,000	Poudre de gu chasse, de
Minoterie Meyfredy	Blés	5,850,000	Farine et son
Minoterie et papeterie Trouche	Blé et jonc	4,000,000	Farine, son et
Huilerie Rimbaud	Graines oléagineuses.	2,700,000	Huile et tourt
Minoterie et Huileries Michel et Blanc	Graines oléagineuses et blés.	3,600,000	Huile et farir
Huilerie Boulond et Comp	—	3,000,000	—
Moulin Amphoux, à Cornillon	Blés	—	—
Moulin Esménard, à Miramas	—	463,000	Farine et son
Minoterie Olivier, à Grans	—	2,340,000	—
Huilerie Monnier, à Eyguières	Graines oléagineuses.	1,800,000	Huile, tourte
Minoterie Bédarride, à Salon	Blé	1,270,000	Farine et son
Chute et emplacement Estay	—	—	—
Fabrique de poterie	Argile	150,000	Briques et tu
Entrepôts	Bois, charbon, poterie	870,000	—
			Ber
Saline	Eau de l'étang.....	—	Sel.....
Fabrique de soude	Charbon, soufre, nitrate, sel et craie...	11,750,000	Soude, sulfate
Minoterie Lamborelle	Blé	1.200,000	Farine et son
Entrepôts	Charbon et Bois.....	500,000	—
Concession de lignites à la Fare et Coudoux.	—	—	—
Entrepôts	Charbon, chaux, fers et bois.....	200,000	—
			I
Salin de l'étang du Lion	Eau de l'étang.....	—	—
3 Fabriques de soude	—	—	—
TOTAUX.....	.....	64,703,000	.....

Pour donner une idée des produits agricoles des communes du tour de l'étang de Berre, nous ne citer leur territoire qui produit, en égale abondance, du vin, des amandes et du blé. Le petit commerce qui s

ɔements industriels

prunteront la voie du Canal de Bouc à Martigues pour leurs transports.

ÉS.	INDICATION DES LIEUX ET PORTS			MOTEURS EMPLOYÉS.	
TÉ m.	d'embarquement ou de débarquement sur l'étang de Berre.	de provenance des matières premières.	de destination des produits manufacturés.	NATURE.	Force évalᵉ en ch.-vapr.
ɔs.					
	Martigues.....	Bourgogne et Provence.....	La côte.....	—	—
000	—	Rive de Gier, Lavoulte	Le département des Bouches-du-Rhône.	—	—
000	—	Marseille, Martigues, Grand-Combe.....	Martigues.....	Machine à vapeur.....	15
	—	Martigues, Marseille, environs.....	Martigues, Marseille environs.....	—	—
	Le tour de l'étang....	Grand-Combe.....	Le tour de l'étang....	Machine à vapeur....	26
000	Caronte.....	—	Marseille.....	—	—
000	Martigues.....	Martigues.....	Berre, Rauquet, Ponteau.....	Chevaux.....	8
000	Caronte.....	Grand-Combe, Marseille, Bouc.....	Marseille.....	—	—
ɔe.					
000	Rauquet.....	Lavalduc.....	Marseille, Bouc et la côte.....	Machine à vapeur, chevaux.....	12
000	—	Ranquet.....	Martig., côtes de l'étᵍ.	—	—
000	Rauquet.....	Marseille, Bouc, Grand Combe.....	Marseille, Arles,....	Machine à vapeur en chevaux.....	25
000	—	Lavalduc.....	Marseille, Arles.....	Chevaux.....	40
000	Jeannone.....	Marseille.....	Marseille.....	Chute d'eau.....	20
ıs et environs.					
000	Saint-Chamas.....	Marseille, Bourgogne	Alger, Corse, Toulon.	Roue hydraulique....	66
000	—	Illyrie, Italie, Sicile, Russie, France.....	Marseille, Alger, Toulon et Colonies.....	—	64
000	—	Marseille, Arles.....	Marseille, Arles.....	—	65
000	—	Marseille.....	Marseille.....	—	30
000	Marseille.....	—	—	—	40
000	Saint-Chamas.....	—	—	—	30
	—	—	—	—	12
000	—	Marseille.....	—	—	8
000	—	Marseille, Arles.....	Marseille.....	—	40
000	—	Marseille.....	—	—	20
000	—	—	—	—	30
	—	—	—	—	40
000	St.-Chamas.....	Miramas.....	Les environs.....	—	—
	—	Marseille, Antibᵉ, Arles	Saint-Chamas.....	—	—
ʳons.					
000	Embarcadère du salin	Eaux de l'étang.....	Marseille et environs.	Chevaux, machine à vapeur.....	20
000	Golfe de Batidon.....	Grand-Combe, Marseille, Martigues....	Marseille et Arles...	Machine à vapeur....	16
000	Gordes.....	Marseille et les envᵒˢ..	—	Chute d'eau.....	28
	Le môle de Berre.....	Gd.-Combe, Marseille	Berre, Aix.....	—	—
	—	—	Marseille.....	—	—
	Tête-Noire.....	Marseille.....	Roquefavour et les environs.....	—	—
e.					
000	Etang du Lion.....	—	Septème et Marseille.	Chevaux.....	6
	Le Jay.....	—	Marseille.....	—	—
000					661

s dirons que l'on ne compte pas moins de 100 moulins à huile destinés à moudre les olives recueillies dans nes a une importance relative qu'il est bon de signaler.

Nous devons à l'obligeance de M. de Gabriac les renseignements qui ont servi de base au tableau précédent. On sait avec quel zèle infatigable cet ingénieur poursuit l'étude des améliorations que comporte l'étang de Berre, travaux intéressants dont il a compris la portée, et qui feront un jour honneur à son patriotisme et à son intelligence.

Le tableau que nous avons donné révèle déjà une grande puissance industrielle, mais les chiffres posés ne nous paraissent qu'un infiniment petit, en comparaison de ceux que réserve l'avenir. Nous citerons un exemple pour donner une idée des espérances prochaines.

Il est question de créer d'immenses ateliers pour traitement par la *voie humide* (1) des minerais de cuivre provenant des mines de *Mouzaias* en Algérie.

L'usine doit être établie sur une base qui permettra

(1) Une reaction chimique, aussi importante qu'inespérée, a lieu lorsqu'on traite les solutions de cuivre par le liquide obtenu en lessivant les résidus de la fabrication du sel de soude. La découverte de ce phénomène est due à un de nos compatriotes. Au moyen de cette réaction, le métal est entièrement réduit et ne demande plus qu'une opération de fonte, ce qui simplifie, autant que possible, le traitement jadis si compliqué du minerai de cuivre. Ce procédé ingénieux et abréviatif fournit, en outre, le moyen d'extraire tout l'argent contenu dans le minerai, opération qui était ordinairement impraticable par les anciens moyens de l'art métallurgique. Cette découverte ouvre de nouveaux horizons à l'industrie et à la science : il peut y avoir là toute une révolution !....

de traiter quotidiennement 40 tonnes de minerai, soit par an environ..... Tnes 14,000
Consommation présumée de houille..... 10,000
Transport de chaux basique, soit résidu de soude, provenant des savonneries marseillaises..... 10,000
Transport à Marseille ou Arles des cuivres produits..... 3,000

Total..... Tnes 37,000

Ab uno disce omnes.

Un aliment de navigation est toujours une bonne fortune pour la France qui voit réduire chaque jour les éléments de son cabotage, et nous pensons qu'on ne saurait trop favoriser le développement industriel de ces côtes, aujourd'hui privées d'accès facile du côté de la mer.

On peut comparer la force expansive de ce littoral à celle de ces chevaux de course dont l'élan est comprimé par des barrières, et qui, l'œil en feu, attendent en hennissant l'heure où la carrière sera enfin ouverte à leur impétuosité.

C'est ici l'occasion de faire justice de quelques appréhensions puériles. Le projet qui tend à déboucher l'étang de Berre a été présenté par des esprits étroits, comme devant nuire au port de Marseille. Nous croirions faire injure à nos compatriotes si nous cherchions à combattre une pareille insinuation ; nous nous bornerons à dire que l'étang de Berre est une

mer à double fin et pour ainsi dire providentielle. En temps de guerre, elle ouvre un refuge à nos convois maritimes et couvre efficacement les opérations commerciales de Marseille ; en temps de paix, elle met à nos portes un immense bassin industriel qui sera la succursale de notre port.

Nous concevons jusqu'à un certain point que Toulon voie avec un certain sentiment de jalousie l'ouverture d'une rade rivale qui pourrait lui disputer avec avantage le stationnement des bateaux à vapeur, mais aucun ombrage sérieux ne peut être porté à Marseille dont l'avenir se lie au contraire à celui de l'étang de Berre, son annexe naturelle.

Au reste, un intérêt capital doit dominer toutes ces considérations de clocher : c'est celui de la France. Napoléon, avec ses instincts nationaux, avait deviné les services importants que pouvait rendre cette mer intérieure. On connaît les instructions que l'empereur avait transmises au département de la marine, et le projet grandiose qui tendait à faire de cette précieuse rade le quartier général de nos flottes.

Le canal à ouvrir, dans l'hypothèse, devrait donner passage aux bâtiments de haut bord, c'est l'espérance que caressent encore quelques bons esprits et notamment l'amiral Baudin. Pour réaliser ce rêve, il faudrait un vote de 10 millions. Sans prétendre d'emblée à l'exécution coûteuse du canal militaire, nous espérons au moins l'ouverture d'un chenal marchand qui exigerait seulement le cinquième de la dépense précitée.

Le premier projet comporterait 65 mètres de largeur à la flottaison, et 6 mètres de profondeur; le deuxième n'exigerait que 30 mètres sur 3, et, tout en donnant satisfaction aux besoins commerciaux du moment, réserverait entièrement la question d'avenir.

La double étude de ce projet a été consciencieusement élaborée par M. de Gabriac, et tout nous porte à croire que le plus économique de ces plans ne restera point à l'état de lettre morte, mais recevra, dans la session prochaine, une adhésion officielle et une consécration d'argent que le pays attend avec la plus vive impatience. Nous ne connaissons point d'amélioration plus nationale; il s'agit, en définitive, de doter la France de vingt lieues de côtes, et d'ouvrir à sa navigation un lac spacieux, qu'avec l'impasse actuel sillonnent à peine quelques bateaux plats, et que fréquentent presque exclusivement les pêcheurs de moules et les chasseurs de macreuses.

Le progrès de l'opinion qui, chaque jour, tend à accréditer davantage cette intéressante localité, est dû en grande partie aux visites (1) de MM. les ministres des travaux publics, Teste et Dumon, et de M. Legrand, directeur général des ponts et chaussées. Ces hauts fonctionnaires ont vérifié eux-mêmes l'exacti-

(1) MM. Prat et Agard ont mis à la disposition des nobles visiteurs un bateau à vapeur construit tout exprès pour le service de l'étang de Berre, et ces honorables industriels, facilitant ainsi les explorations officielles. ont rendu un véritable service au pays.

tude des sondages, ils ont vu par leurs yeux l'admirable position de la rade et de ses affluents industriels. Or, comme on le pense bien, l'opinion personnelle de pareilles autorités sera d'un grand poids, et doit inévitablement enlever la question.

§. 4. AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION DU RHÔNE.

C'est seulement pour mémoire que le vœu de ces améliorations est ici consigné.

L'administration a tellement compris le haut intérêt qui existe pour le pays à débarrasser le cours du Rhône des obstacles rencontrés par la navigation, que des études sont poursuivies partout sur les lieux, éclairées de l'avis de commissions parfaitement compétentes.

Ces travaux préparatoires, ces investigations simultanées prouvent qu'enfin on songe sérieusement à mettre la main à l'œuvre.

Dans un intérêt marseillais et national, nous appelons, de toutes nos forces, la prochaine réalisation des promesses faites au pays.

§ 5. ACHÈVEMENT DE LA GRANDE LIGNE EN FER DE SUD A NORD.

Les ressources financières de l'État ne pouvant suffire à l'établissement simultané de tout le réseau de fer sur le territoire français, on comprend sans peine que le

gouvernement se soit attaché à relier du moins les rivières qui, selon l'expression énergique d'un ingénieur, sont des chemins qui marchent tout seuls. Les soudures du rail-way à la voie liquide réalisaient un système logique, et provisoirement fort acceptable, en ce sens qu'elles constituaient la meilleure combinaison possible pour combler les lacunes. Mais ce système de tronçons ne pouvait être que transitoire : la ligne homogène et non interrompue d'un rail-way a des avantages évidents sur ce mariage de l'eau et du fer, qui nécessite la double intervention du navire et du waggon.

Les fleuves sont des chemins qui marchent tout seuls, c'est vrai ; mais ne perdons pas de vue qu'à la remonte ils marchent en sens inverse et à reculons. Le rail-way sans solution de continuité sera toujours l'instrument le plus expéditif et le plus économique. Cette vérité n'a pas été toujours démontrée · des assertions émanées d'hommes sérieux et compétents semblaient venir à l'appui du contraire, mais les faits ont parlé plus haut que les théories ; aujourd'hui la supériorité de la voie artificielle est généralement admise. Les actionnaires d'un canal britannique, qui, ne pouvant plus soutenir la concurrence d'un chemin de fer voisin, ont été obligés de poser des rails sur les berges mêmes du canal, sont là comme un exemple incroyable et frappant de la supériorité du chemin de fer sur toutes les autres voies.

Cela une fois admis, nous ferons tout naturellement

des vœux pour l'exécution immédiate de la ligne entière de N. à S. Cette ligne, qui sera la grande artère de la France, reste encore tronquée de Paris à Avignon.

Le complément dont il s'agit est trop évidemment nécessaire, pour qu'il soit besoin de retracer les désavantages d'une interruption de voie. Double chargement et double déchargement de la marchandise en route, pour changer de moyen de transport, lenteur à la remonte et surcharge de frais.

Ces graves inconvénients n'ont point échappé à l'administration éclairée qui gouverne la France : à l'heure qu'il est, la continuation de la ligne est votée en principe; c'est plus qu'une espérance. Déjà on cote des actions à la bourse, et demain, grâce à l'association des capitaux et à l'activité de nos ingénieurs, le fait sera accompli.

Qu'on nous permette, à cette occasion, de jeter un coup-d'œil rapide sur la situation faite à Marseille par l'ancien état de choses auquel l'établissement d'une voie perfectionnée tend à remédier.

Un chemin de fer qui, de Gênes, aboutira à la frontière Suisse par Turin, est à la veille de s'exécuter.

Trieste sera bientôt reliée à Hambourg; une compagnie puissante a déjà terminé les tronçons de Hambourg à Berlin, de Berlin à Leipsick et de là à Dresde. Le gouvernement autrichien encourage par tous les moyens possibles la continuation du rail-way de Brünn

à Prague, qui mettra cette dernière ville en communication directe avec Vienne. Il ne reste donc plus qu'à établir un chemin de fer de Vienne à Trieste, déjà attaqué sur divers points, et dont le complément est d'autant plus facile que la ligne rencontrant les plaines méridionales de la Hongrie, ne nécessite presque pas d'ouvrage d'art. Un rescrit impérial de date récente porte que le chemin de fer de Vienne à Trieste sera exécuté dans le plus bref délai aux frais du gouvernement. L'aigle d'Autriche ne s'endort point, comme on voit; elle veille incessamment sur les intérêts germaniques confiés à sa garde; elle agit pendant que le Coq gaulois chante encore.

Ainsi dans peu de temps la Baltique, la mer du Nord, l'Adriatique seront mises en communication directe; l'Elbe, le Rhin, le Danube, puissantes artères commerciales, seront reliées entr'elles au moyen des rails-way Allemands qui, par des lignes correspondantes, viendront toucher les frontières de la Suisse, de la Hollande et les prolongeront jusqu'aux portes de la France, au centre d'un riche territoire que naguère nous desservions exclusivement.

Le chemin de Venise à Milan surtout ouvrira aux expéditions de Trieste une voie rapide et directe sur le Tyrol. Sans escompter les pertes de l'avenir, il résulte de l'état présent que, des 60,000 balles de coton exigées par l'approvisionnement annuel de la Suisse, 20,000 environ s'y rendent par le port de Trieste.

Le croirait-on ? le commerce même du littoral espa-

gnol passe en partie devant Marseille pour aller à Gênes; et l'on a vu notamment des esprits de vin de la Catalogne arriver par cette direction à Genève, sur les bords même du Rhône!

Après de pareils exemples, dont nous pourrions, au besoin, multiplier les citations, faut-il s'étonner que le transit marseillais, au lieu de suivre proportionnellement le progrès des autres branches de commerce, soit resté stationnaire? Le transit par notre port se réduit, année moyenne, à 8 ou 9,000 tx., c'est-à-dire à un chiffre peu supérieur à la jauge qu'il avait atteint déjà en 1828. On a argué de la faiblesse de ce chiffre pour faire bon marché d'une question fort intéressante. Nous croyons, au contraire, que c'est là un motif de plus pour donner à la question du transit une grande importance. En effet, il ne s'agit pas seulement de conserver l'aliment actuel, mais bien de récupérer tout ce que nous avons perdu par notre faute. Noublions pas que le transit par Trieste a quadruplé dans l'espace de quelques années, et que, parti de 5 à 6,000 tonnes, il a atteint aujourd'hui 25,000 tonnes au moins. Or, si l'on rapproche cet excédant, qui coïncide avec notre déficit, ne peut-on pas conclure que la question, nonobstant l'exiguïté de ses apparences, est capitale au fond? Nous avons la conviction que le transit a été déplacé de sa voie naturelle, et qu'avec un système de chemins à grande vitesse, la ligne de Marseille reprendra la suprématie due à sa position géographique.

Mettons-nous donc à l'œuvre, sachons profiter de nos moindres avantages ; rien n'est petit dans une aussi grande question. La victoire commerciale s'obtient avec des économies et des raccourcis ; dans l'ignorance où nous sommes de la limite précise qui procure à nos voisins certaine supériorité, ne négligeons rien de ce qui peut abréger les distances et diminuer le coût de la marchandise. Entre les peuples commerçants, il s'agit d'une course au clocher ; le prix est acquis à la vitesse continue.

L'intérêt du transit n'est pas le seul à réclamer l'achèvement du chemin de fer ; le commerce de Marseille joue un grand rôle dans l'approvisionnement de la France intérieure. Ce commerce introduit annuellement par la voie de terre une masse d'environ 300,000 tonnes de marchandises qui vont alimenter la consommation dans le cœur du pays, et activer la fabrication dans toutes nos villes manufacturières. Or, l'économie sur les moyens de transport est un élément de richesse nationale ; elle l'est non-seulement parce qu'elle procure en définitive au pays des produits manufacturés ou des denrées à meilleur marché, mais encore parce que, pour tous nos produits fabriqués à l'intérieur, elle augmente nos moyens de concurrence dans nos luttes d'exportation avec les marchés étrangers.

Les questions économiques que soulèvent la réception de la matière brute et la réexpédition du produit ouvré, se joignent donc au transit pour réclamer impé-

rieusement l'installation immédiate de la ligne de fer de Nord à Sud. Il y va de nos intérêts les plus chers, et nous verrons avec reconnaissance le gouvernement hâter, par tous les moyens possibles, la réalisation du réseau tout entier, dussent ses concessions, un jour payées au centuple, lui imposer momentanément quelques sacrifices !

LIVRE II.

Le livre qui précède, malgré son étendue et la variété de ses chapitres, peut être considéré comme une sorte d'avant-propos. Dans la pensée intime de l'auteur, cette partie est une simple introduction qui résume l'objet principal à la manière de certains frontispices. Abordant les divisions intérieures et les détails, nous allons maintenant entrer en matière.

Pour nous servir d'une métaphore qui, peut-être, mettra mieux notre pensée en relief, nous dirons que nous avons mesuré le corps du sujet, et qu'il nous reste à l'armer de pied en cap.

Après avoir constaté l'importance de Marseille, comparée aux autres ports de France, nous aurons à examiner les immunités et les institutions sous lesquelles notre ville a grandi : c'est annoncer implicitement que nous commencerons par la *franchise du port*, cet ancien palladium du commerce méditerranéen que de nouvelles circonstances ont dû modifier dans l'intérêt même de Marseille.

Ce chapitre, principalement historique, servira de transition naturelle à la question de la *franchise du tonnage* qui a emprunté d'une discussion législative toute récente un caractère d'actualité.

Nous passerons ensuite aux institutions locales qui, en raison de l'antiquité de notre ville et de sa prépondérance actuelle, présentent un double intérêt. Cette partie de notre ouvrage sera moins hérissée de chiffres, et les calculs statistiques feront nécessairement place aux considérations générales et aux appréciations historiques. Toutefois, nous tâcherons de ne jamais perdre de vue le but pratique auquel nous tendons; et, dans les questions que nous allons examiner tour-à-tour, nous envisagerons, autant que possible, toutes les faces. Nous ne sommes pas un antiquaire, travaillant sur les débris des siècles écoulés, pour l'amour de la poussière ou de la rouille du temps; nous voulons, avant tout, tirer des leçons du passé et arriver à des applications vivantes. Or, pour atteindre ce but, nous avons à considérer ce que l'on a fait et à méditer sur ce qui peut rester à faire.

Nous donnerons la priorité aux sujets qui se lient directement à l'histoire de Marseille, et qui ont pu exercer une influence sur les institutions analogues du pays. Ainsi, immédiatement après les chapitres jumeaux, consacrés à la *franchise du port* et à celle *du tonnage*, et, avant d'aborder les questions de commerce général, nous nous occuperons de l'*Intendance Sanitaire*, de la *Chambre de Commerce*, de

la *Juridiction consulaire* et de l'*Hôtel des Monnaies*, institutions de naissance marseillaise et d'intérêt national, auxquelles nous rattacherons des questions palpitantes qui sont à l'ordre du jour.

CHAPITRE Ier.

—

Franchise du Port.

—

Les premières applications officielles et réfléchies du principe qui consacre ces sortes de franchises ou du moins des institutions analogues, remontent au moyen-âge. Pendant les désordres de cette époque mélangée de bien et de mal, lorsque les souverains commencèrent à reconnaître que les droits établis sur le transport et sur la vente des marchandises, n'avaient pas moins contribué que les guerres à l'anéantissement du commerce; lorsqu'ils voulurent augmenter la consommation de leurs denrées, en faciliter l'exportation, et appeler dans leurs états les échanges étrangers; ils publièrent qu'à de certains jours, marqués par la fête de tel patron de la cité, un marché libre serait ouvert : point de péage, ni sur les chemins, ni sur les rivières; point de droits d'entrée; pleine liberté pour les personnes comme pour les choses.

Ces marchés, où le double appas de la dévotion et du gain appelait les habitants des contrées les plus éloignées, devinrent bientôt le centre d'un grand commerce. Sous ce rapport, ces sortes de solennités mi-religieuses, mi-commerciales, vulgairement connues sous le nom de *foires*, étaient de l'économie politique en action : c'était la première page et comme l'introduction révélée de cette science que les Quesney, les Smith et les Ricardo ont mise en lumière en faisant un faisceau intelligent de tous les éléments partiels qui se sont produits de temps immémorial.

Pour se convaincre de cette tendance économique, il suffit de peser l'exposé des motifs qui ont présidé à l'institution des foires de Champagne et de Brie, rétablies par Philippe de Valois en 1349, *dans toutes leurs franchises et libertés, pour le bien et profit commun de tous pays, disait ce prince, tant de notre royaume comme dehors.*

La célèbre foire de Beaucaire, qui date du XI siècle, avait été installée dans ce but d'intérêt général. On y voyait arriver, alors comme aujourd'hui, des marchands de toutes les parties de la France, des bords du Rhin, de l'Espagne, de la Grèce et de l'Italie.

Nous serions injustes envers nos pères, si, quelque imparfaites que fussent ces institutions, nous en méconnaissions l'utilité, et si nous ne nous empressions de proclamer ici les intentions droites et l'intelligence relative qu'elles supposaient de la part de leurs auteurs.

Sans doute, la faveur entrait bien pour quelque chose dans le choix de telle ou telle localité; mais avant d'être des priviléges particuliers, ces marchés-francs consacraient des avantages généraux. Bien plus, déjà on avait reconnu que le sacrifice de quelques perceptions, loin de nuire au trésor, était tout à son avantage, en ce que ce sacrifice apparent créait de précieuses compensations en élargissant le cercle productif. Sans cette intime conviction, basée sur l'expérience des faits, il est probable que Charles VI dont le règne fut si fatal aux peuples par les impôts arbitraires dont il les surchargea; que Philippe de Valois, Charles VIII, Charles IX, et les conseillers avides qui les dirigeaient, n'auraient pas accordé de pleines franchises aux marchés de Champagne, de Lyon et à tous les autres. Il était démontré pour ces princes, comme dans la suite pour Louis XIV, promoteur de la franchise marseillaise, que l'accroissement de la richesse générale résultant des facilités industrielles et commerciales, devait produire, naturellement et par la force des choses, une augmentation dans la masse des impôts, augmentation d'autant plus heureuse qu'elle était insensible pour le contribuable.

Ces hautes considérations d'intérêt public, qui plaidaient en faveur des foires, militaient également pour les ports-francs. L'une et l'autre de ces créations reposaient sur la liberté du commerce. Châtelains ou douaniers, cela revenait au même quant au principe prohibitif; dans les deux cas, il s'agissait de soustraire

le négoce à des entraves et de lui faire esquiver des rançons onéreuses.

Tant que Marseille se régit par ses propres lois, elle comprit combien il importait à sa prospérité d'affranchir de tous droits les marchandises apportées par les navires qui abordaient dans son port ; mais une fois déchue de sa puissance, elle perdit sa franchise avec sa liberté. Vainement essaya-t-elle de contrarier la volonté des podestats qui la pressuraient ; toujours le gantelet de fer était plus fort que sa logique. A l'exception de Réné, précoce partisan de la liberté commerciale (ainsi que l'atteste son traité avec le roi de Bône, stipulant la libre communication entre les sujets des deux états, et l'exemption réciproque de tous droits), les comtes de Provence préférèrent le produit stérile de quelques impôts ruineux aux résultats féconds d'un commerce libre et florissant. Qu'en advint-il ? C'est que Marseille vit tarir en peu de temps ses sources de richesses : à l'imitation de ces sauvages dont parle Montesquieu, le fisc avait coupé l'arbre pour recueillir le fruit.

Tel est le mal qu'il fallait réparer sous peine de voir Gênes, Venise, Livourne, profiter de nos fautes et monopoliser à tout jamais le commerce levantin. Déjà la marchandise avait désappris le chemin de Marseille, et les produits de nos manufactures dont le Levant était jadis tributaire, ne rencontraient plus du côté de la Méditerranée qu'une sorte d'impasse. Une situation aussi grave ne pouvait échapper au grand ministre qui

a mérité le surnom de restaurateur de l'industrie et du commerce. Colbert, chargé des finances, tourna ses vues du côté de Marseille; il comprit quels avantages son département épuisé par le luxe du grand roi, pouvait retirer de ce port si bien placé, et il songea à rétablir l'ancienne franchise, devenue méconnaissable par les impôts qui la défiguraient. Mais telle est la force des habitudes, que ce projet, soumis confidentiellement par le gouverneur de la province à la Chambre de Commerce, trouva de sérieuses résistances de la part de ceux auxquels il allait ouvrir de nouvelles voies! Le croirait-on? ce port franc qu'idolâtra la génération passée et qui, à cette heure même, est encore l'idée fixe de quelques Marseillais, cette institution bienfaisante qui, effectivement, était un progrès sur le régime antérieur, fut accueillie avec méfiance comme un présent suspect du despotisme. Alors, comme aujourd'hui, on ne manquait pas de raisons spécieuses pour ajourner d'importantes améliorations, qu'on croyait payer trop cher au prix de quelques sacrifices insignifiants et momentanés.

La Chambre convoqua les plus notables négociants de la place, pour examiner, de concert avec eux, les avantages et les inconvénients de la mesure projetée.

Dans la première assemblée, il fut considéré :

1° Que, pour obtenir la franchise du port, il était nécessaire que la ville rachetât *le droit d'indemnité du Roi*, et qu'elle remboursât les engagistes *du droit de*

la table de la mer; qu'il était impossible de remplir cette première condition, à cause de l'état malheureux où se trouvait le commerce ruiné en grande partie par le trafic illicite que de faux monnoyeurs fesaient à Smyrne des pièces de cinq sous.

2° Que la navigation étrangère assimilée à celle de Marseille quant à l'exemption des droits, concentrerait tout le commerce en ses mains, vu le bon marché de ses nolis et les avantages de ses armements.

3° Qu'on ne pouvait comparer notre port avec celui de Livourne (érigé en port franc) dont la marine était nulle, et qui empruntait des vaisseaux étrangers, tandis que Marseille, au contraire, possédait une navigation importante qui serait infailliblement écrasée par la concurrence.

Par ces considérations, la Chambre de Commerce ajournait son adhésion.

Comme il est facile de le voir, la Chambre n'était pas pénétrée de l'importance commerciale que renfermait la mesure sur laquelle elle était consultée. Bien plus, elle avait l'air d'ignorer les véritables motifs auxquels Marseille devait sa décadence. Qu'était, en effet, le dommage restreint causé par quelques faux monnoyeurs de bas étage, comparé aux dommages incalculables qu'entraînaient les impositions de tout genre dont les fermiers surchargeaient le pays? Voilà où était la plaie; mais la chambre ne s'en doutait point, elle attribuait l'état malheureux où se trouvait réduit le commerce, au trafic illicite qu'auraient fait à Smyrne de fausses pièces de cinq sous!

Restaient les motifs puisés dans la cherté de notre navigation et dans la nécessité d'une marine réservée, motifs banaux qu'on a fait valoir aujourd'hui comme alors, et qui sont un perpétuel obstacle aux grandes applications de la liberté commerciale. Sous ce rapport, ces prétendues considérations d'intérêt national ont été de véritables fléaux pour le pays.

Dans une assemblée suivante, la Chambre informée que le Roi, en outre de l'indemnité de ses droits, exigeait le paiement intégral de toutes les dettes du Levant, délibéra que l'on adresserait des remontrances sur cette prétention, en ayant soin de faire valoir que les dettes seules d'Alexandrie s'élevaient à plus de 270,000 piastres, et celles de Seyde à environ 60,000, d'où la Chambre concluait que, loin de favoriser la franchise, cette situation onéreuse nécessitait, au contraire l'imposition d'un droit particulier sur chacune de ces deux échelles. La Chambre ajoutait que la nature même du commerce levantin et les avanies auxquelles était sujet le pavillon français dans les états du Grand Seigneur, fesaient présumer que Marseille n'aurait qu'à perdre au régime d'une franchise générale ; qu'en conséquence, il faudrait borner la franchise projetée au commerce fait par la navigation nationale, et imposer un droit de 20 p. °/₀ sur les importations du Levant par navires étrangers.

Il s'établit ensuite un débat contradictoire entre les échevins et députés du commerce, d'une part, et le gouvernement de la province et le premier président,

de l'autre, au sujet des divers droits perçus à Marseille. Chose curieuse à remarquer, les rôles semblent intervertis : les représentants du roi défendent la liberté commerciale dans sa plus grande extension, et les représentants du commerce se montrent plus spécialement préoccupés des intérêts domaniaux engagés dans la question !

C'est là une nouvelle preuve que l'assemblée commerciale n'entrait dans le système de franchise qu'à son corps défendant. L'initiative de cette mesure appartenait tout au pouvoir royal, et dès lors, la noblesse devait se montrer progressiste. Comme on le voit, les gouvernements constitutionnels ne sont pas les seuls à devancer les peuples ; le despotisme a eu parfois ses éclairs, sous l'influence de grands ministres.

Les perceptions existant à Marseille avant la promulgation du port franc étaient, indépendamment de l'impôt du demi °/₀, *le droit de la gabelle*, affecté au curage du port, les droits *de drogueries et épiceries et de tonnelage*, perçus exclusivement sur les étrangers ; le droit *de poids et casse*, *celui des aluns et des tabacs*, enfin l'impôt de la *table de la mer*. Ces diverses perceptions subvenaient aux dépenses des services publics et rentraient dans les caisses locales ; il y avait, en outre, les droits domaniaux appartenant à la couronne, savoir :

Ceux { De la millerole de miel et d'huile, / De vingtain de carène, / D'estaque de barques et navires, } affermés chaque année.

Le privilége des huiles et fanons de baleine, sardes, chiens et loups de mer et autres poissons; les droits de poix noire et de résine blanche, d'ancrage, de radoub à rompre carène et l'impôt sur le poisson salé.

On fut à peu près unanime sur l'opportunité de ces diverses suppressions, avec quelques réserves toutefois. Ainsi le commerce marseillais, qui était exempt des droits de drogueries et épiceries, consentait à cette suppression, à condition qu'on doublerait sur les étrangers les droits seigneuriaux des poids et casses. L'intendant de la province et le premier président d'Aix voulaient que cette mesure fût générale, sans distinction des personnes, ce qui prévalut en effet et motiva l'édit du 9 avril 1669. La chambre avait une idée fixe, elle défendait pied à pied ses priviléges vis-à-vis des étrangers. On sent, à toutes ces restrictions, qu'elle n'est pas complétement édifiée sur les avantages de la franchise. Voyant, toutefois, que l'idée du port-franc avait été mûrie et définitivement adoptée par le Roi, la chambre ne pensa plus qu'à s'en rendre les dispositions favorables.

« S. M. sera suppliée, disaient les députés et échevins du commerce, de n'appliquer aux étrangers « les avantages de la franchise que pour les marchandises apportées du crû de leur pays, à l'exception « toutefois des provenances du Levant, de Perse et de « Barbarie qui devront être soumises à un droit de « 20 °/₀, alors qu'elles viendront sur navires étrangers ou par terre.

« Il sera demandé en outre :

« 1° Qu'il soit accordé la libre entrée et sortie de « Marseille à toute sorte de vaisseaux et barques qui « toucheront aux côtes du Languedoc et de Provence, « sans qu'ils soient assujettis à aucune espèce de vi- « site, tant en mer qu'auxdits ports.

« 2° Que le droit d'ancrage perçu sur les navires « qui mouillent aux îles soit aboli.

« 3° Que les navires français qui vont de cette ville « en Italie et au Levant puissent prendre port à Ville- « franche et Monaco sans y payer aucun droit, ou du « moins qu'ils aient le passage de la mer libre, sans « être poursuivis par les corsaires du roi de Sardaigne « pour les forcer au paiement desdits droits (1).

« 4° Qu'il plaise au Roi de faire un nouveau règle- « ment des marchandises prohibées à Marseille, atten- « du que l'ancien est tombé en désuétude et arbitrai- « rement exploité par les commis de fermes.

« 5° Que les capitaines des navires venant des « pays étrangers soient tenus, à leur arrivée, d'in-

(1) Le roi de Sardaigne levait anciennement un droit de 2 p. % sur les chargements de tous les navires étrangers qui passaient à une certaine distance de ses côtes. Il tenait un corsaire toujours armé pour forcer les bâtiments à lui payer cette redevance. C'est l'exemption de ce droit que sollicitaient les Marseillais. Ce n'est qu'en 1726 qu'il fut convenu entre le roi de France et celui de Sardaigne que la cessation dudit droit aurait lieu pour les navires français pendant 20 ans, à la condition expresse qu'il lui serait compté par la Chambre une indemdité annuelle de 40,000 fr.

« former les échevins de l'état sanitaire et des autres « nouvelles intéressant lesdits pays.

« 6° Que la liquidation des dettes du Levant soit « faite par une imposition sur chaque navire proportionnellement à son importance, et d'après certaine « répartition fixée par la Chambre. »

Le pouvoir passa outre, et le baron d'Oppède, premier président du parlement de Provence, ne tarda pas à remettre aux échevins le modèle des lettres patentes, concernant la franchise du port. Connaissance en fut donnée au public, mais le projet, tel qu'il était conçu, fut universellement repoussé, attendu que, déchargeant les étrangers de tous les droits dont les Marseillais étaient exempts, son effet, alléguait-on, devait être la ruine du commerce et de la navigation locale.

Dans cette grave conjoncture, les échevins et députés se rendirent à Aix pour faire leurs représentations et doléances. Ils exposèrent les graves inconvénients qui résulteraient pour Marseille de l'adoption d'un plan établi sur de si larges bases ; mais le prince qui était entré botté et éperonné au sein d'un parlement, n'était pas homme à reculer devant une Chambre de commerce ; il fit signifier sa volonté d'une manière énergique. Il fut enjoint aux Marseillais de se conformer strictement aux injonctions des lettres-patentes, dans leur première teneur, portant affranchissement général de tous droits d'entrée et de sortie.

Une nouvelle députation fut déléguée à Aix pour

faire une consultation d'avocats, en même temps que pour prier la Cour de surseoir à l'exécution de l'édit : démarches qui n'aboutirent à rien. Aucune requête d'opposition ne fut présentée, et les échevins et députés du commerce se contentèrent de protester de leur obéissance aux ordres du roi. Toutefois, les priviléges que l'on attaque, et les intérêts que l'on froisse sont vivaces comme les serpents ; on a beau leur couper la tête, la queue se redresse encore. Après de respectueuses remontrances, plusieurs fois renouvelées, le roi de France attendri par les cris de détresse que poussait sa bonne ville de Marseille, fut mis en sérieuse considération, et finit par modifier son édit à peu près dans le sens des vœux exprimés et dans les termes que nous connaissons.

Cette concession fut un grand mal, selon nous. La pensée de Colbert fut ainsi tronquée au détriment de Marseille même qui, grâce à cette exemption générale de droits serait peut-être devenue un entrepôt cosmopolite, réalisant dans le bassin méditerranéen les miracles commerciaux obtenus plus tard à Singapore, colonie franche, dont l'accroissement en quelques années est sans exemple dans l'histoire. Colbert, qui devançait son siècle, avait compris les immenses bienfaits d'une concentration d'intérêts et de capitaux, et il avait tout sacrifié à cette idée féconde.

Le baron d'Oppède s'étant rendu au sein de la Chambre de commerce le 26 mai 1669, présenta l'é-

dit du port franc, avec commandement de le faire publier à son de trompe, et exécuter immédiatement. De par le roi il enjoignit à la chambre de rembourser aux engagistes de la table de la mer la moitié de la somme qui leur était due, avec l'autorisation, dans le cas où les fonds seraient insuffisants, d'y pourvoir par un emprunt auquel ferait face un droit spécial, dit de *cotimo*, ordonné par l'édit, et dont le produit serait également appliqué à l'extinction des dettes du Levant. Ce droit qui variait selon les destinations et pour lequel chaque commerçant devait payer sa cote (étymologie de *cotimo*) était perçu sur tous les navires français ou étrangers, faisant le commerce du Levant, à leur entrée soit à Marseille soit dans les échelles.

Cet impôt, dont le revenu devait, en grande partie, servir à payer les avanies auxquelles les pachas ou gouverneurs turcs soumettaient le pavillon national, constituait déjà, comme l'a très-judicieusement fait observer M. Julliany, une atteinte grave à la franchise de notre port; mais hâtons-nous d'ajouter à la décharge du gouvernement, à tort incriminé de ce fait, que le droit dont il s'agit, en l'état des charges et du passif existant, était obligatoire, et qu'il avait été même sollicité par la Chambre. Les dettes provenant, d'une part, des droits seigneuriaux, de l'autre des avanies turques que nous nous résignions à supporter, tout ce qu'on pouvait raisonnablement reprocher au grand roi, c'était de ne point rayer d'un trait de plume les prétentions féodales, et de ne pas détruire à coup de

canon les honteuses rançons de la Porte. Mais, une fois qu'on prenait port sur ce double fait, et peut être y avait-il de bonnes raisons pour cela, il fallait bien trouver un moyen de remédier, avec de l'argent, à ce mal déjà chronique. L'intendant de la province et le premier président d'Aix avaient exprimé le vœu que cette dépense fût à la charge du Roi, mais la Chambre avait elle-même passé condamnation.

Louis XIV, éclairé par Colbert, était, en matière d'économie commerciale et politique, plus avancé évidemment que les échevins et députés du commerce marseillais, qui étaient mis en considération par les appréhensions étroites de leurs commettants. Sous ce rapport, le reproche que certains historiens ont adressé au gouvernement pour ses empiétements successifs, va directement à l'adresse du commerce qui consacra des précédents fâcheux, et servit ainsi lui-même de prétexte aux abus analogues des fermiers et des agents du fisc. Nous sommes loin d'être enthousiaste du prince dont les prodigalités ruinèrent la France ; mais notre impartialité nous fait un devoir de reconnaître que les intentions les plus sincères et les plus droites présidèrent à l'idée première du port franc. Louis XIV qui ne fesait rien à demi, avait rêvé une franchise entière pour le port et havre de Marseille. La résistance vint exclusivement du côté des intérêts engagés, qui s'épouvantèrent des réformes et imposèrent des restrictions. C'est une justice qu'il faut savoir rendre à qui de droit.

Le baron d'Oppède, en présentant à la Chambre l'édit du port franc, dit qu'il ne doutait point des bonnes dispositions des Marseillais à répondre, dans cette circonstance solennelle, aux bontés du roi, puisque, à l'aide des nouvelles mesures, le commerce fort compromis, allait refleurir de nouveau et rendre Marseille une des villes les plus considérables du monde. Sur quoi intervint une délibération entièrement conforme aux ordres du Roi, sans préjudice, toutefois, de quelques observations de détail qui seraient adressées à S. M., suivant les délibérations précédentes de la Chambre et du conseil de la communauté. Il fut immédiatement demandé au Roi que, sur le produit de *cotimo*, affecté exclusivement, d'après l'édit, aux engagistes de la table de la mer, fussent réservées les dépenses ordinaires de la Chambre, celles nécessaires au curage du port, la pension de M. l'ambassadeur et le coût des assurances.

L'édit promulguant la franchise du port fut publié au mois de mars 1669.

Nonobstant les restrictions apportées, le génie pratique de Colbert respire à chaque ligne dans cette loi célèbre.

« Et comme les roys nos prédécesseurs » c'est ainsi que ce ministre fit parler Louis XIV, « ont bien « connu les avantages qui peuvent arriver à leurs « Estats par la voye du commerce, et que l'un des « principaux moyens pour l'attirer est d'establir quel- « qu'un des premiers ports de nostre royaume, libre

« et exempt de tous droits d'entrée et autres imposi-
« sions ; la ville de Marseille leur ayant semblé la plus
« propre pour y establir cette franchise, ils luy au-
« roient accordé un affranchissement général.

« Mais comme par succession de temps, les meil-
« leurs establissements et plus profitables au public
« dégénèrent et s'affaiblissent aussy, nous avons
« trouvé la dicte ville autant surchargée de droits
« d'entrée et de sortie qu'aucune autre de nostre
« royaume, etc. »

« Nous avons bien voulu nous priver d'un revenu
« considérable que nous apportent lesdits droits » dit un peu plus bas le même prince dans cet édit fameux, « et même pourvoir au remboursement de ceux qui « étoient aliénés ou donnés depuis long-temps, pour « restablir entièrement la franchise du port, *et con-* « *vier, par de si extraordinaires avantages, tant* « *nos sujets que les étrangers d'y continuer et d'en* « *augmenter le commerce, et de le porter dans son* « *plus grand éclat.* »

Cette loi, qui, dans l'état, est encore un des plus beaux titres de Colbert à la reconnaissance du pays, n'avait pas séparé le port de Marseille de son territoire ; l'un et l'autre jouissaient, dans la même étendue, de l'affranchissement général de tous les droits d'entrée et de sortie.

Cette mesure large favorisait l'alimentation populaire et devait aider au développement des industries locales par le bon marché qu'elle introduisait dans la

main d'œuvre. Les huit mille bastides qui, à cette époque, peuplaient déjà le territoire marseillais, formant comme un prolongement obligé de la ville, avaient naturellement nécessité cette extension de franchise; dans ces rapports habituels de la ville à la campagne, on avait pensé avec raison qu'il y aurait pour le contribuable un appât incessant de contrebande, et pour l'administration un juste sujet de formalités vexatoires et le plus souvent impuissantes. Cette dernière considération fut décisive. Colbert s'exécuta de bonne grâce. Un simple coup d'œil sur la carte du pays démontre que la perception aux portes de la ville devenait moins sûre que celle des bureaux *extrà muros*.. En effet, le territoire de Marseille est borné dans toute sa circonférence, ou par la mer, ou par des sentiers taillés à pic, barrière naturelle qui simplifiait la surveillance et prévenait toute introduction frauduleuse. La restauration, pour n'avoir pas tenu compte de cette position toute particulière, fit un présent stérile et même onéreux à notre port, lorsqu'en 1815, elle le dota d'une franchise que les entraves douanières rendirent tout-à-fait illusoire. Cette considération, jointe aux nécessités nouvelles que le temps avait créées, détermina le commerce à demander le retrait du port franc et la substitution de l'entrepôt mixte par lequel nous sommes actuellement régis, et qui est comme une transition à un système meilleur dont nous avons déjà développé les éléments.

Le régime spécial des entrepôts à Marseille fut édicté

par l'ordonnance royale du 20 septembre 1817. Cette ordonnance établit :

L'exemption de tous droits de navigation pour le port de Marseille ;

Les conditions et les cas d'entrepôt réel et d'entrepôt fictif ;

Les conditions de la réexportation et du transit ;

Le taux des primes à la sortie des savons.

Sans parcourir ici en détail chacune des dispositions nombreuses dont cette ordonnance se compose, il est juste de reconnaître qu'elles introduisirent des facilités précieuses, eu égard au régime absolu des entrepôts réels.

L'entrepôt fictif, par la liberté qu'il laisse au négociant, sous des conditions de garantie et de contrôle, de déposer la marchandise en ses propres magasins et de la garder sous clef, conservait, sous certains rapports, les avantages du port franc, le commerce ayant le soin et la disposition de sa chose avant d'être obligé d'en acquitter les droits, et pouvant même les réexpédier en état d'entrepôt.

Ce régime, au moyen duquel la législation transigeait avec les nécessités du commerce marseillais, fut donc un bienfait ; mais il n'était pas, il s'en faut, le dernier terme du perfectionnement des institutions de cette nature.

D'abord, il est inséparable des plus grands inconvénients.

La liberté de l'entrepôt fictif, sous les conditions

douanières, n'est rien moins qu'une liberté. Déclarations minutieuses de poids, de mesure, de quantité, de marques et de numéros ; vérifications des employés ; cas de contravention pour les moindres différences entre les déclarations et les constatations qui les contrôlent.

Acquittement des droits sur les déchets, sur les déperditions les plus innocentes ; amendes ou doubles droits, comme pénalités; nouvelles formalités à la sortie.

A plus forte raison, l'entrepôt réel est-il onéreux : la marchandise sous la clef de la douane; l'intervention obligée des préposés visiteurs à chaque ouverture de magasins; des déclarations, des permis, des visites, des entraves sans nombre pour le moindre colis.

Enfin, l'entrepôt du prohibé est forcément concentré dans un local dont les tarifs de location sont très-élevés, bien que le magasinage y soit déplorablement dommageable à la marchandise.

Cette situation appelle donc une réforme. Pour y parvenir, il faut en finir avec la dissémination de l'entrepôt. Ce n'est pas l'extension accordée aux localités d'entrepôt qui en fait l'avantage ; cette extension, tout au contraire, par cela même qu'elle compromet la surveillance, nécessite un redoublement d'entraves. Ce qui importe à la marchandise entreposée, c'est que les mouvements soient faciles, c'est que son affranchissement soit le plus complet possible.

Pour arriver à libérer la marchandise de la gêne douanière qui l'étreint, il faut concentrer, organiser

commercialement, disposer dans le sens de l'économie et de la surveillance la plus absolue, son stationnement en entrepôt. Le jour où la douane est assurée qu'on ne peut la frauder, elle n'a plus intérêt à être inquisitoriale; sa sécurité la rend facile, sa facilité soulage le négociant.

Comment réaliser ce problème?

Napoléon avait entrevu la solution en proposant de substituer au port franc et à la ville franche, qui parquaient une population entre deux barrières, *un quartier franc* isolé.

L'ordonnance de 1817 avait cherché à le résoudre en assouplissant le régime douanier pour l'adapter à la liberté d'une ville affranchie de barrières territoriales.

Il reste encore un pas à faire :

Adopter, en le perfectionnant, le régime d'entrepôt au magasinage concentré et organisé; en d'autres termes, faire des docks.

Dans un chapitre spécial, nous avons appelé l'attention sur tout ce qui se rapporte à ce sujet si intéressant.

CHAPITRE II.

—

Franchise du tonnage.

—

L'EXEMPTION du droit de tonnage dont Marseille jouit, depuis plusieurs siècles, a naturellement éveillé la jalousie des autres ports qui ont vu, dans cette immunité, une atteinte portée au droit commun et un reste de féodalité commerciale. De bons esprits qui, d'ordinaire, ne font pas fausse route, se sont fourvoyés dans la question, et il faut convenir que les apparences étaient de nature à faire prendre le change. Toutefois, rendons justice à l'administration intelligente qui a su creuser le sujet et qui, par l'organe de MM. les ministres du commerce et des finances, a résisté aux attaques irréfléchies et passionnées dont notre ville était l'objet : grâce à leurs efforts réunis, la cause nationale, un moment compromise, a triomphé et, à l'heure qu'il est, Marseille, affranchie comme par le passé, des taxes qu'on voulait impoli-

tiquement lui imposer, peut lutter encore avec les ports rivaux du bassin méditerranéen.

Dussions-nous encourir le reproche de plaider une seconde fois un procès gagné, nous reviendrons sur cette importante cause, qu'il convient d'étaler dans tout son jour pour l'assurer contre de nouvelles tentatives d'agression.

Plus on a voulu rapetisser la question, plus il nous paraît essentiel de lui rendre les proportions capitales qui lui reviennent. Peu s'en est fallu que cette question ne fût étranglée dans une loi de douane ; or, pour mettre le pays en garde contre une récidive, nous tenons essentiellement à élaborer la matière. En éclaircissant les faits, on découvrira l'abîme auquel pourrait conduire un vote qui nous serait hostile.

On a beaucoup exagéré l'importance et le nombre des immunités accordées au port de Marseille ; nous allons, pour la juste appréciation des faits, rétablir ceux qu'on a dénaturés.

Les exceptions au système général de perception se résument dans les articles suivants :

« 1° Les navires étrangers continueront, provisoi-
« rement, d'être exemptés de droits de navigation
« dans le port de Marseille. »

« 2° Les navires français n'y seront assujettis qu'aux
« droits des actes de navigation et de congés.

» 3° Les marchandises au-dessous de 15 francs y

« seront exemptées de la surtaxe établie par l'article « 7 de la loi du 28 avril 1815, lorsqu'elles seront no- « toirement de la nature de celles qui proviennent du « Levant, Barbarie et pays de la Méditerranée. »

En d'autres termes, les navires abordant à Marseille seront exemptés d'un droit de passe-debout d'un franc par acte, d'un droit d'expédition de 2 à 15 fr. pour les français et de 13 à 36 fr. pour les étrangers, par navire, suivant le tonnage; d'un droit d'acquit de permis et de certificat de 50 centimes par acte, par français, et de 15 par étranger, enfin du droit de tonnage.

L'ensemble de ces avantages, en réservant toutefois ce dernier article, est fort minime, et ne peut être cité que pour mémoire. La plupart des étrangers qui ont des traités jouissent d'immunités pareilles; ces faveurs peuvent être considérées plutôt comme une suppression d'entraves que comme une économie de frais.

En ce qui concerne l'exemption de la surtaxe imposée par l'article 7 de la loi précitée, on voudra bien remarquer qu'elle devient presque sans objet depuis que les modifications successives faites aux lois de douane ont établi des droits différentiels plus élevés sur la plupart des articles qui en jouissaient en 1817.

Somme toute, l'exemption du droit de tonnage a donc seule de l'importance.

Ce droit qu'on a calculé à Fr. 2 65 par tonne, et qu'on a ainsi réduit pour en atténuer la portée,

s'élève à un chiffre supérieur. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à relever les textes de loi : loi du 27 vendémiaire, an II, Fr. 2 50 ; loi du 6 prairial an VII, le décime, soit 25 c. ; loi du 14 floréal an X, la demi en sus, soit Fr. 1 35. Total Fr. 4 10.

Tel est le chiffre réel de ce droit dont le rendement, d'après cette base incontestable, peut être évalué à F. 1,400,000 par an, soit, le triple au moins de ce qu'on avait bien gratuitement supposé. Ce serait donc un nouvel impôt de F. 1,400,000 qui pèserait sur la navigation fréquentant notre port.

Après avoir rétabli l'importance financière de cette perception, montrons l'inanité des motifs sur lesquels serait basée la réforme. Voici les reproches que l'on adresse généralement à l'exemption du droit de tonnage :

On prétend :

1° Qu'elle est une atteinte au droit commun ; et que, sous ce rapport, elle constitue un privilége au détriment des autres ports.

2° Qu'elle nuit à la navigation française.

Avant de répondre à la première objection, nous demanderons si, en matière de douane, il existe un droit commun. En effet, consultons nos tarifs, nous verrons à chaque page un droit différent pour chaque port de mer, et pour chaque point de la frontière de terre.

Il y a des villes qui ont la faculté de recevoir la marchandise en entrepôt, faculté qui n'existe pas pour d'autres.

Certains ports et certains bureaux frontières sont ouverts soit au transit, soit à l'importation et à l'exportation des céréales; d'autres, au contraire, restent fermés à ce genre de commerce.

La marchandise que le Hâvre expédie par la Seine à Rouen n'est pas plombée; celle que Marseille expédie à Arles par le Rhône, paie un plomb qui double les frais de transport.

Au nord des Sables-d'Olonne, la houille paie un droit d'importation de 0,50 c.; au sud, ce droit n'est que de 0,30 c.

Enfin, la législation qui régit les céréales admet des zones différentes et se trouve pleine de distinctions.

Nous sommes loin de nous plaindre de ces inégalités, toujours motivées; nous nous bornons à constater le fait pour prouver que le droit commun n'existe pas en matière de douane, et qu'il y a partout des régimes spéciaux que modifient à l'infini les besoins du service et les nécessités de voisinage.

Eh bien! Marseille, frontière de mer, à raison de sa position militante, se trouve précisément dans la catégorie des villes qui demandent des armes appropriées à la lutte. Au lieu de vouloir l'assimiler aux ports de l'Océan, dont elle est parfaitement distincte et auxquels elle ne peut porter ombrage, n'est-il pas plus rationnel de régler sa position sur le régime pratiqué dans le bassin méditerranéen, véritable théâtre de sa lutte quotidienne? Cela posé, il ne reste plus qu'à examiner la constitution commerciale de ce bas-

sin. Là il existe un droit commun, mais c'est précisément le régime de liberté commerciale, celui-là même auquel on voudrait nous soustraire, sous le prétexte qu'il est l'exception.

La grande erreur de nos adversaires dans ces sortes de questions, c'est de s'imaginer que pour percevoir un droit, il suffit de l'établir, et qu'en évinçant la navigation étrangère par des mesures prohibitives, on donnera de l'essor à la navigation nationale.

C'est ainsi qu'on s'expose à perdre à la fois perception et marine. Qu'on ne se fasse pas illusion, le navire étranger prendra continuellement charge pour un point de la côte plus accessible que le nôtre. Là, d'autres navires, également étrangers, iront embarquer la marchandise pour la réexporter aux lieux de consommation. La France perdra le bénéfice de l'entrepôt, et le pavillon français ne gagnera rien.

Primitivement, le droit de tonnage a pu être établi pour protéger notre navigation ; mais aujourd'hui c'est le droit de surtaxe qui constitue la véritable protection accordée au pavillon national ; lui seul est intelligent et rationnel, en ce qu'il varie avec la marchandise. Le droit de tonnage, au contraire, ne s'adresse qu'à la portée du navire ; c'est la plus barbare et la plus aveugle des perceptions. Comprend-on, en effet, un droit qui frappe également le plein et le vide, la marchandise sans graduation de valeur, le voyage sans distinction de durée? Qu'un navire vienne de près ou de loin, que le chargement soit riche ou pauvre, même

taux ; d'où il suit forcément que, dans une mer aussi courte que la nôtre, où les traversées se répètent et où les frets misérables portent sur des denrées la plupart nécessaires, l'imposition de F. 4 10 sur chaque tonne de jauge serait prohibitive!

Il est maintenant un autre aspect sous lequel doit être examiné le vœu qui tend à faire assujettir Marseille à l'imposition du droit de tonnage; ce côté de la question est d'une extrême importance : il s'agit de voir quels résultats entraînerait une pareille mesure, au point de vue de nos rapports internationaux.

En d'autres termes, il est indispensable d'étudier les conséquences générales d'un rétablissement du droit de tonnage sur les navires étrangers à Marseille, sous l'empire des traités de commerce existants.

Voici quelle est la situation :

Marseille représente la presque totalité du commerce français de la Méditerranée. L'exemption du droit de tonnage, qui lui fut rendue à la paix, était une faveur commune à tous les pavillons. Ceux de ces pavillons qui appartiennent au mouvement de la Méditerranée, et dont les relations commerciales avec la France sont bornées à Marseille, n'avaient aucun intérêt à demander l'extension de l'immunité marseillaise à tous les ports français; notre exemption devait leur suffire. Quant aux autres nations qui ont des rapports plus ou moins fréquents avec nos ports de l'Océan, elles avaient à souffrir des droits de tonnage qui les frappaient directement, et elles ont dû réclamer contre un

état de choses onéreux pour leurs relations journalières. Aussi, dans tous les traités de commerce intervenus depuis 30 ans, on retrouve les traces des protestations élevées contre ce régime, et l'on s'aperçoit que le droit de tonnage a été successivement modifié et amoindri en faveur des nations du nord.

Pour les navires étrangers qui hantent nos ports de l'Océan, ce droit de tonnage se trouve donc, par l'effet des traités de commerce, grandement tempéré aujourd'hui. Non-seulement le chiffre en est beaucoup diminué, mais encore, pour les Anglais et les Hollandais, qui font avec les ports français de l'Océan une navigation de cabotage, il est formellement stipulé que le droit ainsi réduit ne sera payé qu'*une seule fois par an*, sur chaque navire.

En raisonnant par analogie pour Marseille et les nations qui fréquentent son port, on trouverait que le navire sarde, autrichien ou napolitain, qui peut, en raison de la brièveté des traversées, accomplir en moyenne dix voyages par an, serait exposé à payer dix fois le droit de F. 4 10 sans réduction ; tandis qu'un navire hollandais, par exemple, en relation avec Dunkerque, pourrait faire annuellement tout autant de voyages, moyennant le tribut du droit de tonnage, réduit et une seule fois payé !

Mais si tout-à-coup, alors que les puissances méditerranéennes, qui n'avaient pu songer à négocier des immunités analogues, puisque l'exemption acquise au port de Marseille ne leur laissait rien à désirer ; si,

disons-nous, par une mesure subite, ces puissances voyaient frapper leurs navires à Marseille de l'intégralité du droit de tonnage, qu'arriverait-il ? La navigation étrangère qui fréquente notre port, se trouverait prise au dépourvu et frappée tout-à-coup d'un droit exorbitant contre lequel elle est complétement désarmée. Au point de vue du droit des gens, cette mesure serait inique et pourrait nous attirer de funestes représailles ; au point de vue de Marseille et des intérêts nationaux qui s'y rattachent, elle serait aveugle et désastreuse.

Ainsi, sous prétexte de rétablir le *droit commun*, on imposerait à notre port un régime exceptionnel, puisque depuis long-temps les ports de l'Océan jouissent d'améliorations qui ont changé la base du droit originaire.

On parle d'équilibre et de justice ; mais l'équilibre est, à cette heure, rompu par les immunités spéciales dont profitent les Anglais, les Américains, les Hollandais, etc. tandis que le mal aurait toute son intensité au détriment des pavillons italiens, autrichiens et grecs qui affluent à Marseille. Maintenant, il est facile d'apercevoir où tendrait la mesure, si la France avait jamais le malheur d'en voter l'adoption.

Il suffit de lire le traité de commerce de 1826 qui nous lie à la Grande-Bretagne, traité fort habilement rédigé dans l'intérêt anglais, pour voir que le déplacement commercial, conséquence inévitable de l'établissement du droit de tonnage, s'effectuerait au profit

exclusif de ce pavillon, notamment pour les transports des céréales et des graines oléagineuses, etc., provenant de la Turquie d'Europe et de la Mer Noire.

En effet, par ce traité, l'immunité de droit est réciproque pour les importations directes d'un royaume dans l'autre, par pavillon des deux parties contractantes. Ce n'est pas seulement le droit de tonnage, c'est le droit différentiel lui-même qui a été sacrifié.

Et cela s'applique à tous les produits provenant des possessions de l'un et de l'autre royaume, en Europe.

Enfin, une disposition spéciale fait jouir Malte des avantages assurés à la Métropole.

De là, il résulte qu'en faisant aborder à Malte les navires anglais qui viennent de la Turquie d'Europe, et à l'aide d'un simple changement d'expéditions, le commerce anglais aura les moyens de jouir *seul* à Marseille de l'exemption du droit de tonnage.

On dépouillera les marines secondaires pour étendre la suzeraineté commerciale du pavillon britannique dans la Méditerranée. On privera Marseille de son entrepôt pour en doter Malte, et on secondera ainsi le plan d'envahissement que l'Angleterre poursuit avec tant de persistance. La France pourra-t-elle jamais donner la main à une pareille ambition qui s'élèverait sur la ruine de ses propres intérêts?

Passons au second grief.

L'exemption du droit de tonnage nuit, dit-on, à la navigation française. — Dans un chapitre précédent, nous avons démontré que l'exemple de Marseille était

mal choisi, pour soutenir une pareille thèse. Les intérêts de l'inscription maritime ont fourni un prétexte spécieux, mais la Chambre des Députés a su bien vite à quoi s'en tenir sur le peu d'exactitude des documents qui lui étaient soumis par l'honorable représentant de Paimbœuf. L'exemption du droit de tonnage dont la concession en faveur de Marseille se perd dans la nuit des temps, n'a jamais exercé la moindre influence sur l'accroissement ou la diminution de la population du *quartier*. La matricule des gens classés ne compterait pas un homme de plus, s'il était désormais possible au gouvernement de revenir sur une mesure dont le caractère d'intérêt général a été si pleinement démontré.

Toutefois, sans partager l'opinion de M. le contre-amiral Leray, il nous a semblé utile de rechercher les causes véritables de l'abaissement constaté du chiffre de l'inscription maritime à Marseille. Nous croyons les avoir trouvées dans la concurrence des marins étrangers. Marseille est, en effet, le seul de nos grands ports de commerce où les étrangers prennent dans la composition des équipages la part que leur concède la loi du 21 septembre 1793 (1); ce qui partout ailleurs constitue une exception est devenu la règle ici, par les influences directes de notre voisinage; aussi, le chif-

(1) Loi du 21 septembre 1793, art. 2 :

« Aucun bâtiment ne sera réputé français.....,
« et si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas
« français. »

tre de la population du quartier s'est-il maintenu forcément inférieur d'un quart au moins, à celui qui aurait été atteint, sans l'emploi constant des étrangers. De plus, moyennant certaines conditions faciles à remplir (1), le classement de ces mêmes étrangers à

(1) Un arrêté du 14 fructidor, an VIII, assujettissait à servir sur les bâtiments de l'État tous les marins étrangers résidant en France, qui, ayant épousé une française, avaient navigué sur les navires du commerce. Le département de la marine a bien reconnu que les art. 12 et 19 du code civil ne lui permettaient plus d'appliquer un semblable arrêté, mais il l'a commenté, et l'on admet aujourd'hui qu'un marin étranger peut être considéré comme marin français moyennant une déclaration de soumission aux charges de l'inscription maritime, et une déclaration de domicile en France. L'accomplissement de cette dernière formalité est surtout illusoire ; car, après le stage décennal imposé par la constitution de l'an 8, la demande de lettres de naturalisation n'étant point obligatoire, les étrangers mis en possession immédiate de tous les priviléges des marins français, s'abstiennent de renoncer à la nationalité qui leur appartient par droit de naissance. Les inconvénients d'une telle jurisprudence ont été signalés à la Chambre des Députés par l'honorable M. Lacrosse, dans la séance du 21 juin :

« Il y a un doute, a-t-il dit, c'est celui de savoir jusqu'à quel « point le service des marins d'origine étrangère n'est pas volon- « taire, et jusqu'à quel point il pourrait être requis. — Cela, en « cas de guerre, pourrait devenir grave..... Il serait fort diffi- « cile d'appliquer la loi du 3 brumaire an IV, si les inscrits « appelés à bord doivent voir des hommes vivant des profes- « sions maritimes, affranchis des charges qui pèsent sur les au- « tres services ».

A cet égard, nous n'avons pas même le doute qui paraît exister chez l'honorable M. Lacrosse. Notre conviction est que, si

titre de marins français, a été autorisé, et ce mode de procéder, favorable en apparence au developpement de l'inscription, lui a porté un coup funeste. On a vu des familles entières de marins régnicoles renoncer au métier de la mer par le seul motif que les avantages déjà si restreints de la navigation nationale leur sont disputés, et qu'ils cèdent la place à des hommes sur lesquels ne pèsent point également les charges du régime des classes. Remarquons, au surplus, que, dans cette circonstance, les concessions du département de la marine ont été aggravées par la tendance des maisons qui arment à Marseille la majeure partie des navires employés au cabotage. D'une origine étrangère pour la plupart, elles ont montré envers les hommes de leur ancienne nationalité une préférence en opposition avec les intérêts des marins réellement français; il en est résulté un tel état de choses que la navigation au cabotage et notamment celle à la part, est généralement exploitée par des étrangers. Ainsi, ni la pêche, ni le cabotage, ces deux pépinières de marins, ne sont ici réservés aux nationaux. Le pacte de famille et la loi du 13 août 1790, livrent l'exploitation de nos côtes à des pêcheurs étrangers, et nous voyons avec douleur que, par un ensemble de mesures dont on n'a

la guerre survenait, il serait impossible d'appeler au service de la flotte les marins d'origine étrangère, ceux-ci ne devant point manquer d'invoquer leur nationalité, en présence, surtout, de l'article 2 de la loi du 21 mars 1832, ainsi conçu: *Nul ne sera admis à servir dans les troupes françaises, s'il n'est Français.*

pas calculé la portée, nos marins sont de plus en plus repoussés de la navigation élémentaire.

Comme il est facile de le voir, la pénurie de notre inscription maritime ne tient donc nullement à l'exemption du droit de tonnage, ainsi qu'on l'a gratuitement prétendu, mais bien à une fausse entente de notre législation générale et à des envahissements du dehors auxquels on s'est prêté avec un peu trop de complaisance. Sans doute le voisinage de Marseille avec l'Espagne et l'Italie, y fait invoquer plus que partout ailleurs l'application de l'article 2 déjà cité de la loi du 21 septembre 1793; mais il n'en est pas moins vrai que la situation actuelle du personnel n'a point été amenée par la cause à laquelle l'avait fait attribuer une confusion de mots et d'idées.

Toutefois si le mal est grand, le palliatif est facile. Il ne s'agit point de rapporter la législation actuelle, mais de l'appliquer d'une manière sobre et intelligente. Pour cela il suffit, en temps ordinaire, de réserver autant que possible aux marins régnicoles l'embarquement à bord de nos navires et dans les circonstances que la loi a dû prévoir, celles du manque d'éléments nationaux, de ne jamais admettre les étrangers pour plus du quart des matelots embarqués. Nous employons à dessein cette expression de matelots, car un abus dont le quartier subit la conséquence a été de déterminer pendant long-temps le quart des étrangers, d'après un effectif d'équipage où figuraient,

contrairement à la loi, les officiers et les domestiques. De la sorte, le tiers et quelqnefois même la moitié des matelots d'un navire français appartenaient en fait aux pavillons étrangers. L'assimilation des étrangers aux nationaux, tend à dégoûter ces derniers du métier de la mer. Or, l'acquisition de quelques individus isolés est loin de compenser, pour notre marine, la perte de familles entières.

Mais, dira-t-on peut-être, notre inscription maritime est en voie de progrès; le mal que vous signalez est exceptionnel : la preuve, c'est que le chiffre général de nos marins augmente. C'est là une illusion! Sans doute le nombre officiel a pu s'accroître; mais à quoi cela tient-il? Au développement accidentel de notre état militaire. Que demain le budget de la marine restreigne les armements, et vous verrez une foule de marins qu'ont improvisé les circonstances politiques, obligés de renoncer à leur carrière, faute d'emploi sur les bâtiments du commerce. Et si plus tard le gouvernement veut armer de nouveau, il manquera à son tour de matelots, et devra les former à ses frais; il passera alternativement de l'exubérance à la pénurie, cercle vicieux qu'il lui sera difficile de franchir.

En l'état, les matricules de l'inscription maritime ne ressemblent pas mal à ces jardins qu'improvisent les enfants avec des branches coupées et sans racine. Peut-on sérieusement attendre des fruits de ces plantations éphémères? Le commerce est la souche mère de l'inscription maritime, hors de lui tout est stérile et factice.

Chaque jour, d'ailleurs, nous devons le dire, les éléments d'entretien des quartiers maritimes deviennent plus faibles, car la vapeur prend une extension considérable, et comme, dans la navigation, elle tend à réduire le rôle du marin, en substituant la machine à l'homme, elle est une cause incessante de diminution pour l'inscription maritime. C'est là un mal à peu près inévitable que nous aggravons encore par notre faute. On sait que les mécaniciens et les chauffeurs sont empruntés en grande partie à l'Angleterre; de sorte que nous entretenons un personnel qui peut, en cas de guerre, servir contre nous.

Dans le principe, force était bien de commettre à la garde des machines britanniques les hommes d'expérience qui seuls en avaient la clef. Les ateliers de Londres et de Liverpool qui approvisionnaient les paquebots français se faisaient toujours représenter à bord par un de leurs ouvriers. La responsabilité n'était acceptée qu'à cette condition, et la France subissait, dans son propre intérêt, cette clause humiliante du cahier des charges, payant ainsi la peine de son inexpérience. Mais le temps a porté ses fruits. Un pays aussi intelligent que le nôtre ne pouvait rester éternellement à la remorque étrangère; la construction des machines a progressé en France : nos écoles de Paris, d'Angers, d'Aix et de Châlons ont produit d'excellents sujets. Et aujourd'hui, grâce à cette double amélioration qui se complète l'une par l'autre, la France peut, sans compromettre ses intérêts, s'affranchir du tribut étranger.

Pourquoi donc continuerions-nous à demander à l'étranger des hommes qui nous deviennent superflus ? ce sont des errements auxquels par patriotisme il faut renoncer au plus vite. Aidons ainsi de tous nos moyens à l'accroissement d'un personnel sans lequel nos magnifiques bateaux demeureraient des masses inertes. L'honorable M. Lacrosse a déjà demandé que l'on ne laissât point les mécaniciens et les chauffeurs en dehors de l'inscription maritime. C'est un vœu auquel nous nous associons pleinement. Pour la marine à voile n'a-t-on pas soumis au régime des classes les charpentiers de navires, les calfats, les perceurs, les voiliers, en un mot, toutes ces professions qui se rattachent à l'industrie maritime? Eh bien, c'est une mesure analogue qu'il s'agit d'appliquer à la navigation à vapeur. Incorporer les mécaniciens et les chauffeurs dans l'armée navale, c'est donner à un principe fécond, dont on a déjà retiré des fruits, une extension que nécessitent les nouveaux faits. Au berceau de la restauration, alors que vingt-cinq ans de guerre avaient fait oublier à nos marins la science des grandes pêches, on suspendait temporairement toute l'action de nos lois de navigation pour favoriser le développement d'une forte branche de nos expéditions outre-mer. Mais à mesure que l'on constata le progrès fait par les régnicoles, l'importance du privilége concédé tendit à décroître. La faculté qu'on avait d'abord introduite fut peu à peu retirée, et, à l'heure présente, les primes sont réservées aux navires exclusivement montés par des équi-

pages français. C'est ainsi que, graduellement, les institutions se modifient et se complètent. Ce qui est arrivé pour les armements baleiniers, doit par analogie, se reproduire pour les paquebots à vapeur. L'amélioration nous paraît mûre, et nous ne saurions trop en recommander l'adoption.

On nous pardonnera cette digression en faveur de l'intérêt capital qui s'y rattache. Il nous reste à résumer en quelques lignes la question principale qui a donné lieu à ces dernières observations.

L'exemption du droit de tonnage n'est pas un privilége local, mais une mesure raisonnée dans l'intérêt de la France ; c'est le droit commun de la Méditerranée. Son retrait éloignerait les navires étrangers, sans compensation aucune pour le pavillon national ; il aurait pour résultat de transporter dans les ports rivaux du littoral italien l'entrepôt marseillais, si utile à la France.

Examinant la question au point de vue des rapports internationaux et des traités existants, nous avons exposé que les peuples riverains de la Méditerranée, pris à l'improviste, seraient particulièrement frappés par l'imposition du droit de tonnage ; que les nations du Nord seraient privilégiées par les clauses de faveur antérieurement introduites dans leurs traités, et qu'en définitive la taxe consacrerait une sorte de monopole au profit de l'Angleterre et à l'exclusion des marines secondaires.

Nous avons enfin démontré que l'exemption du

droit de tonnage n'affectait en rien l'inscription maritime, et à cette occasion, nous avons exposé les causes véritables de l'affaiblissement des quartiers. Après avoir constaté le mal, nous avons indiqué le remède, et subsidiairement nous avons terminé par quelques considérations générales sur les modifications essentielles que nécessite le personnel de la navigation à vapeur.

Tel est le résumé de ce chapitre qui, superficiellement, à en juger par le titre, paraît tout d'intérêt local, mais qui au fond touche à des considérations commerciales et politiques de la plus haute portée.

La franchise du tonnage a toujours été le droit naturel de Marseille, c'est une conséquence nécessaire de sa position géographique. L'assemblée nationale, qui certes ne marchandait pas avec les priviléges, a respecté ce régime, sanctionné par Colbert. L'empire, avec ses instincts nationaux, a compris qu'il fallait à notre port des réglements spéciaux que la restauration a confirmés, en y apportant les modifications nécessitées par le temps. Tout le monde a senti qu'en présence de la liberté commerciale dont jouissent les ports rivaux de la Méditerranée, la France ne pouvait, sans se délaisser elle-même, consacrer une exception pour Marseille. L'administration intelligente de 1830 pouvait-elle rester en arrière?

Que la ville de Cette, seconde porte ouverte sur la Méditerranée, réclame pour elle un régime identique, rien de mieux; que les ports de l'Océan, de leur côté,

protestent contre une perception aveugle et barbare ; qui ne tient compte ni de la valeur de la marchandise, ni de la durée des voyages ; qu'ils représentent le droit de surtaxe comme une protection plus éclairée, et la seule qu'il convienne de maintenir, ils seront dans le vrai et nous nous empresserons de faire avec eux cause commune. Mais nous ne pouvons les suivre sur le terrain où leurs représentants fourvoyés veulent nous placer, car leurs théories compromettraient les principes économiques et les intérêts nationaux.

CHAPITRE III.

—

Intendance Sanitaire.

—

L'Intendance sanitaire de Marseille peut être considérée comme établie depuis l'année 1476. En effet, c'est là que remontent les premières précautions régulièrement prises contre la peste d'Orient. A cette époque, le bureau de santé et ses dépendances étaient modestement installés à la rue Radeau. La commune y avait créé, à l'instar des anciennes léproseries, un *nosoconium* spécialement consacré au traitement de la peste, et aux mesures préventives que ce redoutable fléau imposait aux populations essentiellement contagionistes. Le commerce n'avait pas pris encore l'impulsion que lui communiquèrent plus tard les capitulations de Soliman, et la destination d'un lazaret était peu importante. Mais sous François Ier, Marseille devint le bazar du Levant, et le conseil de ville comprit la nécessité d'établir une enceinte sanitaire qui fût en harmonie avec les besoins

nouveaux de la cité. Il choisit des terrains situés près de la porte de l'Ourse, qui, à leur tour, devinrent insuffisants et furent remplacés par le port St-Lambert. Enfin, quand Louis XIV eut fait construire le fort St-Nicolas, soit qu'on trouvât les infirmeries trop rapprochées sous le rapport hygiénique, soit qu'on voulût, dans un cas donné, les mettre à l'abri des batteries de Vauban, on les transféra du côté de la Joliette, dans le magnifique emplacement qu'elles occupent aujourd'hui.

Un terrain très-vaste, bien aéré, sur le bord de la mer, ayant pour annexe une calanque réservée, dans une petite île déserte, vers le milieu du golfe, à une lieue de la côte; tel est, avec ses précieux annexes, notre lazaret, le plus beau d'Europe, et qui semble avoir été disposé tout exprès pour servir de barrière au fléau levantin.

Le nom de Lazaret donné aux établissements sanitaires et qui est devenu leur appellation générique, provient de Lazare, premier évêque de notre ville; il prouve d'une manière évidente que ces sortes d'établissements sont de création marseillaise. L'homme atteint de la peste était réputé mort, il ne pouvait se sauver que par miracle, comme Lazare, le glorieux ressuscité; par conséquent, la piété de nos pères devant baptiser une institution dirigée contre ce fléau mortel, ne pouvait choisir un parrain plus approprié à la circonstance.

Le gouvernement, qui avait imaginé une sorte

d'omnipotence sanitaire en faveur de Marseille, à l'exclusion des autres ports, n'avait pas créé un monopole aveugle et sans but; il avait voulu faire ainsi une position indépendante au pouvoir discrétionnaire qui réglementait la matière. On conçoit, en effet, que la concurrence aurait nécessairement réagi sur les décisions des bureaux de santé, qui, pour attirer les navires dans leurs ports respectifs, auraient pu alléger les charges quarantenaires. Avec une seule intendance, pas de prime commerciale accordée à l'indulgence; point de relâchement possible, calculé dans l'intérêt de Cette, par exemple, contre Marseille ou *vice versâ*. En un mot, la mesure qui a fait l'objet des plus amères critiques avait été dictée par les plus louables sentiments, et avait une portée sérieuse, en se plaçant au point de vue de ceux qui l'avaient adoptée.

Le législateur, qui tendait ainsi à créer une haute impartialité, n'avait pas manqué son but. L'intendance sanitaire de Marseille ne consultant que la sûreté et l'intérêt général du royaume, était inaccessible à toute espèce d'égards et de considération particulière. Dans une période de plusieurs siècles, nous ne connaissons qu'un homme ayant enfreint les lois sanitaires, et cet homme c'est Bonaparte au retour de l'expédition d'Égypte! Le comité de salut public, qui ne respectait rien, s'inclina devant l'intendance; il n'eut pas le courage de rayer saint Roch de l'almanach républicain.

La rigidité de nos intendants était devenue proverbiale en Europe; elle exerça une influence salutaire

sur les lazarets étrangers, qui devinrent prudents par représailles, et contribua ainsi, plus qu'on ne croit, à la conjuration de grands malheurs, que l'ignorance du moyen-âge et ses superstitions populaires auraient aggravées encore. Nos intendants savaient concilier leurs devoirs avec les lois de l'humanité, et, sous ce rapport, leurs mesures philantropiques contrastaient heureusement avec la conduite barbare de nos voisins. En 1786, par exemple, un vaisseau barbaresque, affligé de la peste, tenta de jeter l'ancre à Malte, à Livourne, à Gênes; mais il fut repoussé de ces ports à coups de canon. Les Marseillais, au contraire, trouvèrent prudent de le recevoir et l'accueillirent hospitalièrement. Après une quarantaine très-longue, ils parvinrent à sauver une partie de l'équipage et toute la cargaison. Ce fait authentique, dont nos pères se souviennent encore, outre qu'il est honorable pour l'intendance de Marseille, mérite la reconnaissance publique, en ce sens qu'il aurait pu fort bien arriver que l'équipage, canonné de toutes parts, réduit au désespoir, eût débarqué clandestinement sur quelqu'une de de nos côtes, et par suite eût communiqué la peste à l'Europe.

Ces services relatifs aux temps, et rendus à huis clos, ont donné lieu à d'aveugles et ingrates récriminations. Mais l'opinion publique, plus juste, a rétabli les faits et s'est montrée reconnaissante. C'est à ce sentiment que le corps des intendants doit la considération et la popularité dont il jouit à si juste titre. N'oublions

pas de remarquer ici que les intendants sanitaires sont eux-mêmes négociants et exposés à souffrir les premiers des rigueurs qu'ils imposent, et que, sous ce rapport, prêchant d'exemple, ils inspirent la confiance et le respect.

L'opinion accréditée au dehors et qui a maintes fois trouvé jusqu'à la tribune des Chambres législatives des organes passionnés, c'est que l'administration du lazaret renferme beaucoup d'abus et jouit d'un grand pouvoir discrétionnaire. Depuis plus de cent ans, a-t-on dit, la ville de Marseille exploite sa peste aux dépens de tous les pays.

A cela, il n'y a qu'un mot à répondre : c'est que, de tout temps, les mesures de l'intendance, relativement aux quarantaines, étaient déterminées par des réglements précis, émanés de l'administration centrale. Les réglements, avant d'être soumis à l'approbation du ministre, passaient autrefois sous les yeux du premier président du parlement d'Aix, comme ils sont déférés aujourd'hui à M. le préfet du département. Il a pu se présenter des cas de force majeure qui ont demandé une résolution immédiate, sous peine de la plus grave responsabilité ; mais, même dans ces circonstances exceptionnelles, l'intendance n'agissait que provisoirement et sauf l'approbation ultérieure de l'autorité compétente.

Quant à la prétendue exploitation de la peste dont Marseille tire profit aux dépens de tous les pays, nous ne concevons pas comment un régime pareil serait

avantageux à notre port? Est-ce sous le rapport des droits sanitaires que les autres pays sont obligés de payer sur les marchandises qu'ils expédient ici? Mais si telles étaient les vues de nos compatriotes, rien ne serait plus absurde qu'un pareil calcul! Il est de leur intérêt d'attirer dans leur port la plus grande quantité de marchandises possible, et certes ce serait s'éloigner d'un pareil but que de laisser gratuitement subsister des perceptions onéreuses. Il est évident au contraire que Marseille, avantageusement située pour l'exploitation du commerce du Levant, est intéressée aux voies économiques; elle participe plus qu'aucun autre pays aux charges des quarantaines, et si elle se résignait à les supporter, c'était uniquement parce qu'elles concouraient à lui procurer ainsi qu'à toute la France une entière sécurité.

Nous verrons plus tard que les atteintes portées par quelques nations au contrat sanitaire, ont nécessairement modifié cette position; mais, en se mettant au point de vue de nos pères, en remontant à l'époque où il y avait unanimité d'opinion, et pour ainsi dire concert quarantenaire entre la grande famille européenne, le régime adopté par Marseille était logique et tout naturellement tracé par les terribles leçons que lui avait données le passé.

Les intendants s'assemblaient deux fois par semaine, sous la présidence d'un collègue semainier. Les délibérations exigeaient la présence de sept membres. Le bureau était toujours ouvert par l'antienne et oraison

de St-Roch. L'intendant semainier faisait journellement sa visite dans les infirmeries pour constater l'état des choses, et donner des ordres nécessaires. Un de ses collègues siégeait en permanence au bureau de la santé pour être à portée d'interroger les capitaines et patrons des navires arrivants, et pour recevoir leurs déclarations. Jour et nuit la lampe de St-Roch veillait, comme jadis le feu de Vesta, symbole fidèle de la vigilance sanitaire. Les officiers et l'archivaire même, en l'absence d'un intendant, pouvaient donner l'entrée aux petits bâtiments de la côte de Provence et de Languedoc; mais l'interrogat des voyages lointains était exclusivement réservé aux intendants qui avaient seuls le droit d'apposer leur visa aux patentes. A cette époque où l'empire Ottoman conservait ses mœurs tranchées et son ancienne physionomie, où le niveau constitutionnel n'avait pas effacé les aspérités poétiques du nouveau monde, les livres de bord avaient encore l'intérêt d'une odyssée. Il était défendu aux membres de l'intendance d'agréer le moindre présent, sous peine de révocation immédiate.

Avant que l'intendant reçût la patente des mains du capitaine ou du patron, il présentait l'évangile de St-Jean, appliqué sur une palette à queue et couverte d'une glace, pour faire promettre avec serment de dire la vérité. Le vinaigre jouait un rôle important; tous les objets suspects étaient trempés à plusieurs reprises, on tailladait les lettres pour faire pénétrer dans le pli le précieux liquide.

Les capitaines qui devaient *raisonner* montaient sur un bateau de louage gréé avec des cordages d'auffe, et toujours marqué d'une flamme rouge, au bout de l'antenne, pour avertir de la contumace.

Les réponses aux interrogats étaient dictées en forme de rapports à un commis qui les insérait dans un journal, exposé au public. On conçoit que le bureau de la santé devait être fréquenté alors comme un cabinet littéraire; tout bon Marseillais allait consulter les dépositions des capitaines avec un peu de cet intérêt qui s'attache aujourd'hui à la lecture des journaux. On faisait queue devant la double grille qui renfermait les précieuses dépositions.

Chaque maison de commerce avait ses portefaix affidés qui se mettaient en quarantaine pour opérer les déchargements et procéder au sereinage des marchandises dans l'enceinte du lazaret. Soit à raison des sacrifices imposés par le séquestre soit en considération des dangers que les quarantenaires étaient censés courir, ce service des portefaix passait pour méritoire, et le commerce ne se croyait pas quitte avec des salaires. Il se formait par suite, entre les patrons et les ouvriers, un lien moral qui, reposant d'un côté sur le dévouement et de l'autre sur la reconnaissance, créait de véritables obligations réciproques. Peut-être est-ce là une des causes premières de l'ascendant dont jouit à Marseille la corporation de Saint-Pierre; ascendant qui est l'œuvre des générations et que les nécessités nouvelles de la concurrence ne pourront détruire

de bien long-temps. C'est une affaire de sentiment qui paralyse à Marseille certain progrès commercial ; et tant qu'une grande mesure, comme celle des docks, par exemple, ne sera pas imposée, notre ville, tout en comprenant de quelle importance doit être pour elle la réduction des frais, n'aura pas la force de s'affranchir de vieilles servitudes.

Le débarquement des marchandises se faisait avec ce qu'on appelait les grandes *sereines*. On divisait le chargement en trois ou quatre parties à peu près égales, et l'on avait soin de mettre plusieurs jours d'intervalle entre les diverses opérations. Les laines étaient totalement ôtées des sacs et mises en *gerbier ;* les toileries étaient déballées, et les pièces élevées en pyramide ; les balles de soie, celles des cotons filés, des fils de chèvre, etc., étaient éventrées pour faire pénétrer l'air dans l'intérieur. Les diverses marchandises auxquelles on attribuait généralement la communication de la peste, portaient la peine de leurs fautes passées ; elles étaient l'objet de réglements spéciaux et d'une vigilance toute particulière.

Lorsque le débarquement était achevé, on fermait le petit enclos où étaient déposées les marchandises contumaces, et on ne l'ouvrait plus qu'à l'expiration de la quarantaine ; les clefs étaient bénies et placées sous la sauvegarde de saint Pierre.

S'il y avait des morts ou des malades à bord du bâtiment quarantenaire, on faisait mettre toutes les hardes des officiers et des équipages à l'évent pendant quinze

jours; on les passait ensuite à l'eau bouillante. Les personnes recevaient des fumigations proportionnées à la gravité des sinistres. En cas de maladie, on isolait le patient, assisté d'un matelot; l'un et l'autre étaient enfermés sous clef jusqu'à la mort ou à la guérison.

En cas de décès, le bureau ordonnait l'ouverture du cadavre, et la quarantaine recommençait à partir du jour de l'autopsie. On faisait venir la chaloupe dans les infirmeries, afin que quatre matelots creusassent la fosse, portassent le mort en terre et l'ensevelissent. L'aumônier, *qui avait confessé le moribond de loin*, l'accompagnait à sa dernière demeure avec les prières accoutumées.

Lorsque l'entrée des bâtiments était décidée, l'intendant semainier faisait appeler le capitaine, le chirurgien et le garde; et, après s'être assuré qu'il n'y avait rien de suspect, il ordonnait la dernière épreuve, qui consistait à faire descendre dans la câle tout l'équipage, fermer hermétiquement l'écoutille et allumer du feu dans lequel on jetait du parfum. Quand le thuriféraire pensait que la fumée avait suffisamment pénétré l'intérieur du navire, il ouvrait et le bâtiment allait reprendre son rang dans le port.

Le bureau de santé percevait quelques taxes, mais seulement sur les navires chargés de denrées qu'on entreposait dans les infirmeries; chaque marchandise avait son tarif, qui était modifié par la nature des navires importateurs. La voile latine acquittait moitié

moins que la voile carrée. Les pacotilles en ballots étaient exemptes de droit, dans la crainte qu'un matelot, pour épargner une modique taxe, n'essayât de faire entrer le ballot en contrebande.

Tel est le précis de ce que l'on observait pour la santé au bureau de Marseille. Quelques-uns des détails dans lesquels nous sommes entrés paraîtront peut-être puérils, mais nous avons cru devoir les donner pour répondre par des faits authentiques à des accusations exagérées, et pour mettre le lecteur en position d'apprécier les progrès actuels, en lui indiquant le point du départ.

Comme on le voit d'après cet exposé, nous avons fait une large part au régime sanitaire de Marseille. En effet, si l'on envisage la question en elle-même, c'est-à-dire abstraction faite des autres peuples, il faut convenir que cette manière d'agir est dictée par la prudence. Reste à savoir si, commercialement parlant, l'organisation dont il s'agit est encore acceptable, et si les nécessités nouvelles n'ont pas imposé à la France d'autres obligations.

Et d'abord, établissons la différence qui existe entre le passé et le présent.

Autrefois, tous les peuples partageaient les mêmes croyances à l'endroit de la peste ; était-ce préjugé ou

non, cela nous importe peu ; il nous suffit de constater qu'il y avait, si l'on peut s'exprimer ainsi, communion de foi sanitaire. L'exception qui pouvait exister était sans conséquence sérieuse, non-seulement au point de vue commercial, mais encore au point de vue sanitaire. Les voies de communication étaient imparfaites, les relations lentes, et par conséquent il y avait peu à craindre des atteintes individuelles et isolées portées au contrat international, au droit public européen.

Aujourd'hui, la position n'est-elle pas changée? Les chemins de fer et la navigation à vapeur, cette double puissance de locomotion qui tend incessamment à amoindrir les espaces, ne rapprochent-ils pas les peuples de telle manière que tout se tient, pour ainsi dire, et que la moindre atteinte partielle produit un contre-coup direct et instantané sur l'ensemble, et occasionne des effets complétement désorganisateurs? C'est là une de ces questions pour lesquelles il ne peut plus exister de doute.

Traduisons notre pensée en peu de mots :

Au point de fréquence où en sont actuellement les rapports des individus et le contact des choses, nous ne pouvons faire nous seuls notre propre sécurité ; tout se tient et s'enchaîne. Persister isolément dans nos anciennes terreurs, conserver un luxe de précau-

tions alors que nos rivaux réduisent le régime sanitaire à sa plus simple expression, c'est peut-être agir consciencieusement, mais c'est à coup sûr faire un métier de dupes.

Considérons la question sous le rapport de notre navigation méditerranéenne, c'est-à-dire à son point de vue économique le plus important.

Il y a dix ans à peine, le 4 avril 1835, les provenances de l'Amérique du nord et des Antilles (voyageurs et marchandises) furent déclarées exemptes de la quarantaine qui, jusqu'alors, leur avait été imposée *quand même*. Six ans plus tard, en 1841, une nouvelle ordonnance déclarait en libre pratique les provenances de l'Algérie.

Ces deux réformes, basées sur l'observation des faits et sur la sécurité des lieux, ne se sont pas établies toutefois sans faire naître des observations nombreuses et passionnées. A croire de sinistres augures, la France, par suite de ce relâchement, allait devenir le foyer de la peste et de la fièvre jaune ; appréhensions heureusement non justifiées. Le commerce, instrument de la richesse publique, est seul entré par la porte qu'on croyait ouverte aux fléaux.

Le temps a fait justice des exagérations, et l'œuvre de la civilisation, puissamment aidée par un mouvement hebdomadaire de plus de cinq cents voyageurs, se poursuit à cette heure dans nos possessions d'Afrique, sans qu'on songe peut-être aux obstacles sérieux que lui aurait suscités le maintien des anciens réglements.

La pensée qui a présidé à l'affranchissement de la quarantaine algérienne est celle-ci : pourquoi mettre en continuelle suspicion un pays dont nous tâtons journellement le pouls? N'est-on pas à temps de prendre des précautions, si des symptômes de maladie viennent à se révéler? Mais jusque-là, pourquoi juger préventivement? N'escomptons point des malheurs fantastiques, car il y va de notre intérêt réel.

Cela est logique et plus rassurant que les raisons étayées sur les discussions médicales et scientifiques; mieux valent, en effet, des concessions motivées sur la non-existence de la peste, que des réductions basées sur la période d'incubation plus ou moins longue qu'assigne à la maladie un rapport académique.

Aussi nous promettons-nous de laisser de côté les opinions extrêmes, dont l'une, en fait de contagion, nie tout et veut faire table rase, et dont l'autre, évoquant le fantôme du passé, signale la moindre modification à notre code sanitaire comme un grave attentat à la sécurité publique.

Contournant ce double écueil, nous nous bornerons à dire : les motifs qui ont prévalu pour l'affranchissement quarantenaire de l'Algérie, plaident en partie pour l'application d'un régime, sinon identique, du moins analogue, aux provenances du littoral levantin. Grâce à l'introduction des pratiques européennes à Constantinople et à la formation des lazarets dans l'Orient, ces pays sont, généralement, placés dans une position pareille à celle de nos possessions africai-

nes. Ici, comme là, même moyen de constater officiellement les moindres souffles pestilentiels; dès lors, même garantie, même motif de croire à la vérité de la patente nette.

L'administration supérieure des intendances sanitaires appartient à un comité établi à Constantinople, et auquel sont adjoints des délégués que désignent les principaux ambassadeurs des puissances européennes. Ce comité ne s'instruit pas seulement des faits locaux, mais il se préoccupe de tout ce qui intéresse la santé publique, dans les diverses parties de l'Empire Ottoman. Il y a des agens échelonnés sur les frontières, et d'autres résidant dans les villes de l'intérieur. On n'a certainement pas oublié la destitution récente qui a frappé le pacha d'Adana, convaincu d'avoir laissé enfreindre par des pèlerins les réglements sanitaires qu'avait sanctionnés le comité supérieur. On se souvient sans doute aussi de la publicité qu'a donnée à un simple soupçon, reconnu bientôt mal fondé, l'administration centrale de Constantinople. Nous pourrions pousser plus loin la citation d'exemples pareils. Ils prouvent du moins que les agens des administrations sanitaires, en Orient, ne reculent pas devant la dénonciation et la publicité pour accomplir leur mandat. Peut-être même que l'intérêt de leur position et la crainte de compromettre une institution qui se consolide de jour en jour, les poussent souvent, par excès de zèle, à donner une divulgation précoce à des craintes exagérées.

Si les mesures sanitaires adoptées par le gouvernement Ottoman ont trouvé d'abord, dans les croyances religieuses du pays, et dans les habitudes enracinées du passé, des obstacles sérieux et qu'on pouvait croire insurmontables, les efforts de la diplomatie européenne ont pleinement triomphé du fatalisme oriental. Aujourd'hui, les plus heureux résultats ont couronné l'œuvre philantropique. Il est en effet très-remarquable que, tous les pays avec lesquels les communications des lieux pestiférés ont pu être interceptées, tels que la Turquie d'Europe et une grande partie de la Turquie d'Asie, y compris Constantinople et Smyrne, ces centres importants de population, ont été, depuis une période de dix ans, exempts de peste.

Que conclure de cet ensemble de faits, sinon que la terre classique de la contagion est singulièrement améliorée, et que les précautions hygiéniques ont séquestré le mal dans des contrées isolées, d'où il finira par disparaître, il faut l'espérer.

Loin de méconnaître, comme le font certaines gens, les services rendus par les lazarets et de vouloir *à priori* en saper les bases, nous admettons, au contraire, que ces établissements ont amené d'heureux résultats, et que, seuls, ils peuvent faire notre sécurité. Si en thèse générale, nous estimons que l'Europe doive renverser peu à peu les barrières élevées contre le fléau, c'est à la condition expresse que l'Orient redouble de précaution et de rigueur. Grâces aux mesures adoptées, le dan-

ger est sensiblement diminué sur quelques points et a entièrement disparu sur d'autres. Le moment est donc venu d'entrer dans la voie réformatrice.

L'Orient, qui dormait depuis des siècles sur l'oreiller du fatalisme, s'est réveillé et fait aujourd'hui sentinelle pour lui et pour nous. Faut-il fermer les yeux sur ce nouveau fait et s'en tenir aveuglément aux traditions ombrageuses du passé? Telle est la question que le temps a posée.

A cette question chaque peuple pourrait répondre, comme bon lui semble, s'il était seul; il n'aurait à rendre compte à personne de son audace ou de sa pusillanimité. Mais, dans les rapports de nation à nation, ces licences ne sont plus possibles, et la France, par exemple, si elle voulait persister dans les anciens errements, payerait cher son culte au passé.

« Désormais le temps de la traversée sera compté « dans le temps de la quarantaine. »

Ces quelques mots habilement introduits dans le code sanitaire de la Grande-Bretagne, ont consacré tout une révolution. Malheur aux relations commerciales du peuple qui restera en arrière. La France perdrait les avantages de sa position géographique, et la clientèle de sa ligne de paquebots; Marseille, la reine de la Méditerranée, verrait échapper son sceptre, que Southampton, port de l'Océan, ramasserait par une anomalie singulière.

Déjà le phénomène s'accomplit en partie. Le croirait-on? Chaque jour, des voyageurs qui, d'Alexan-

drie ou de Constantinople, se rendent à Paris, renoncent à la correspondance de nos paquebots et font un circuit par l'Angleterre, au lieu de se rendre directement à Marseille. On paie quelques guinées de plus, c'est vrai, mais on gagne plusieurs jours, et comme le temps, en définitive, est la plus précieuse des monnaies, on n'hésite pas à prendre la voie la plus rapide.

Poursuivons. L'aigle à double tête n'est pas moins osé que le lion britannique : l'Autriche a atteint, sinon de pleine volée, du moins par un circuit adroit et intelligent, un but semblable, un résultat à peu près identique.

C'est à la sollicitation de l'Autriche que le sultan a créé, dans son empire, les établissements sanitaires dont nous avons déjà parlé ; une pareille initiative fait honneur au peuple germanique qui a calculé l'immense portée de cette amélioration.

Le système une fois établi et fonctionnant, l'Autriche s'est naturellement dispensée d'un soin dont voulait bien se charger la Turquie elle-même. D'un trait de plume, M. de Metternich a rayé la page la plus compromettante de son code sanitaire, désormais portée au folio du Coran, et depuis ce jour la quarantaine autrichienne du Danube est réduite à zéro, excepté sous le régime de la patente brute délivrée seulement en cas d'épidémie constatée, ce qui constitue l'exception.

Il résulte de cette modification que les bateaux à vapeur de la ligne autrichienne du Danube offrent pour aller soit à Paris, soit à Londres, une notable

économie d'argent et de temps que le voyageur obtient en déviant par la Belgique.

Ainsi nous sommes subalternisés tout à la fois par l'Angleterre et par l'Autriche, et nous subissons les conséquences de cette double infériorité.

Le courant commercial dévie et nous échappe, et les voyageurs, ceux-là même qui nous appartiendraient par droit naturel, préfèrent les paquebots étrangers aux nôtres. N'a-t-on pas vu un ministre plénipotentiaire de la France et un consul général revenir à Paris par la voie de Londres; ce n'est pas un reproche que nous adressons à ces hauts fonctionnaires : tout le tort appartient à nos institutions.

Nous ne nous faisons pas illusion sur le nombre des voyageurs que nous pourrons conquérir; nous croyons que, nonobstant toutes les améliorations dont notre ligne est susceptible, les Anglais, par exemple, qui retourneront des Indes, continueront à suivre la voie de mer un peu par patriotisme et beaucoup par convenance. Mais ce n'est pas être trop ambitieux que de vouloir conserver nos propres éléments; et, en l'état il faut bien l'avouer, nous mettons plus d'une fois nos nationaux dans la nécessité de choisir le pavillon étranger. Cet état de choses est anormal.

Si l'Angleterre marchait seule dans sa voie, peut-être serait-il permis de soupçonner de sa part quelque plan machiavélique, et devrait-on se tenir sur la défensive; nous aurions le droit d'invoquer des appellations sonores, et de dicter des conditions aux délin-

quants; au besoin, nous compterions, pour soutenir nos principes, cent millions d'hommes ligués pour la foi sanitaire. Il ne faut pas remonter bien haut pour trouver un exemple de ce genre. On se souvient qu'en 1825, des balles de coton d'Egypte, introduites à Liverpool sans subir aucune quarantaine, provoquèrent des réclamations unanimes. Mais, comme l'a fait judicieusement observer M. Lepelletier de Saint-Remy, l'Angleterre n'avait pas encore sa navigation à la vapeur qui lui force la main; l'Autriche n'avait pas imaginé sa quarantaine de Constantinople pour le Danube, et le Spoglio pour l'Italie. La France était à la tête de l'Europe contagioniste contre l'Angleterre; aujourd'hui c'est l'Angleterre qui marche à la tête de l'Europe non contagioniste contre la France!...

D'ailleurs, l'expérience de la réforme est faite, et comme on n'a pas eu, Dieu merci, lieu de s'en repentir, on serait mal venu à faire de la prudence rétrospective. Une réclamation aurait l'air d'un anachronisme et ne serait pas prise au sérieux.

Force est donc à la France de suivre le mouvement des peuples et des choses; et Marseille doit faire le courageux sacrifice de ses appréhensions séculaires.

De tous les arguments qui plaident en faveur de la réforme quarantenaire, il n'en est pas de plus puissant, à notre avis, que la conduite de l'Autriche. Le code sanitaire de cette puissance consciencieuse dénote les convictions les plus contagionistes : en cas d'épidémie constatée ou de provenance suspecte,

la quarantaine imposée à Trieste est de nature à satisfaire les partisans de la plus longue période possible d'incubation. Environnée de contrées qui n'ont aucun intérêt à la réduction des quarantaines, peu disposée à braver, dans des pensées d'agrandissement commercial, les chances de l'invasion du fléau, Trieste a vu sans effroi les voyageurs du Levant lui arriver avec une quarantaine presque complétement terminée en route. L'Autriche ne peut être soupçonnée d'égoïsme et d'ambition ; elle ne se retranche pas, comme l'Angleterre, dans sa position insulaire; elle ne s'abrite point derrière son climat; elle allonge, elle aussi, ses pieds jusque dans la Méditerranée, elle a sous ce rapport des analogies frappantes avec la France, et n'a dû consentir à une réforme qu'après avoir affermi ses convictions par l'étude des faits. Pourquoi donc n'établirions-nous point une enquête sur les mêmes bases? Pourquoi ne demanderions-nous pas au conseil aulique la communication des documents qui ont déterminé l'adoption de son nouveau code sanitaire?

Nous ne sommes pas de ces esprits forts qui veulent renverser toutes les barrières, parce qu'ils nient la contagion du mal ; nous ne sommes pas davantage de ces fanatiques qui croient aux fantômes de leur imagination malade. Entre l'athéisme et la superstition, cette double cécité, il existe une croyance raisonnable qui, tout en admettant les influences contagieuses du fléau, trouve qu'on doit apporter des modifications aux

quarantaines, mais uniquement en raison des nouvelles circonstances qui se sont produites. Or, nous croyons précisément que l'Autriche est dans cette voie rationnelle, et nous prendrions volontiers cette nation pour guide. Comme elle, nous acceptons les réformes, parce qu'elles dérivent de faits acquis. Nous appelons de nos vœux la réduction des lazarets, non point que nous les croyions inutiles, mais seulement pour les proportionner à la décroissance du mal qu'ils sont appelés à guérir.

Telle est notre profession de foi : redoublement de rigueur pour les provenances des pays contaminés, mais libre pratique immédiate pour les exportations des contrées où le bon état sanitaire est officiellement constaté. Il faut frapper juste pour frapper fort ; or, bien souvent on sévit à côté. On doit poser la question sanitaire sur ce terrain solide, et non pas sur le sol mouvant que lui font les discussions scientifiques et médicales.

Sans admettre que la science des précautions en Orient ait dit son dernier mot, sans voir dans l'institution des intendances levantines un caractère d'infaillibilité et des garanties tout-à-fait complètes, il faut convenir que les quarantaines créées de tout côté, surveillées par des agents européens, soumises au contrôle des ambassadeurs et des consuls, permettent une surveillance éclairée et continuelle, qu'il était impossible d'exercer autrefois. Sans prétendre que les précautions

usitées en Orient contre la peste y soient meilleures que partout ailleurs, on peut affirmer qu'elles y sont parfois plus intelligentes. Ce n'est pas une administration levantine, par exemple, qui, contrairement aux principes contagionistes, eût diminué le séjour en quarantaine des voyageurs retournant d'Egypte, parce que leurs malles ont été plombées depuis le lieu de départ jusqu'à celui de destination. Nulle part on ne respecte plus qu'en Orient les vertus hygiéniques de la ventilation, nulle part on n'aére davantage les effets des voyageurs, qui, notez bien, n'y sont pas d'ordinaire accompagnés de ce bagage volumineux dont les difficultés et les embarras d'une caravane ne permettent guère le transport.

Sans entrer davantage dans le détail des mesures employées, il nous paraît que leurs succès, dans certaines parties du Levant, est incontestable. Avant de s'y fier tout-à-fait, comme peut le faire systématiquement l'Angleterre, il est prudent d'attendre les fruits de l'expérience; mais, dès aujourd'hui, la non-existence de la peste à Smyrne, Constantinople et Salonique, est un fait acquis; et la possibilité de connaître exactement par les agents officiels le premier accident qui pourrait éclater, suffit pour déterminer l'adoption d'un système moins sévère et plus favorable aux intérêts commerciaux et aux besoins de communication qui agitent le siècle.

Nous sommes encore à l'heure de la transition; l'anarchie règne dans les lois sanitaires de l'Europe. Mo-

mentanément, chaque nation se fait son système et ne reconnaît à personne le droit de le changer; et cependant plus que jamais il y a solidarité réciproque aujourd'hui que la vapeur a fait disparaître la distance.

L'intérêt général réclame hautement l'organisation d'un système qui devienne la loi commune. Pourquoi ne déférerait-on pas à un congrès européen la solution d'une question aussi capitale? Pourquoi les nations civilisées ne s'entendraient-elles pas pour mettre fin à cet antagonisme d'un nouveau genre qui peut compromettre l'équilibre commercial et la santé publique? Cela serait-il moins philantropique et moins moral que l'abolition de la traite des nègres et de l'esclavage? Les congrès de Vienne et de Vérone ont sans doute réglé des intérêts considérables, mais la question humanitaire dont il s'agit nous semble pour le moins aussi importante que les traités de 1814 et la guerre d'Espagne. Honneur au peuple qui prendrait l'initiative de cette large mesure, tendant à rétablir la sécurité et l'harmonie entre les peuples!

Avec le désaccord actuel, la position de Marseille est critique et extrêmement embarrassée. Si elle s'affranchit des langes sanitaires et marche du côté de l'Angleterre et de l'Autriche, elle violente peut-être ses convictions et fait acte de témérité; elle expose ses voyageurs et ses marchandises au séquestre des peuples qui représentent la résistance, elle subit le contrecoup des représailles et compromet de vieilles relations de commerce et d'amitié. Si, par contre, elle reste

stationnaire, elle se voit devancée par ses rivales du littoral méditerranéen, avec lesquelles il lui importe de marcher de pair, et risque de perdre certains avantages de position. Ainsi, des deux côtés, danger égal; l'arbitraire qui règne à cette heure a créé pour Marseille ce double écueil. Le congrès européen poserait un droit public et sauvegarderait ainsi tous les intérêts; il consacrerait une jurisprudence impartiale en harmonie avec les circonstances, et rétablirait une foi unique basée sur la religion des intérêts.

Aujourd'hui, faute d'accord unanime et de principe posé, la France n'aurait, dans l'une et l'autre hypothèse, que la force très-douteuse de ses notes diplomatiques. Mais que demain un congrès européen se forme, que des bases, contradictoirement discutées, soient enfin adoptées, et chaque délit sera prévu, et la raison marchera toujours appuyée sur le glaive de l'association.

Ainsi, sans préjuger même la question, et indépendamment du système qui triomphera, nous sommes d'avis que le recours à ce tribunal suprême est le meilleur des expédients.

En attendant, la première et la moindre chose qu'il y ait à faire, c'est d'équilibrer notre position en diminuant la durée des quarantaines d'un nombre de jours proportionné à celui qui constitue l'avantage de nos voisins. C'est l'unique moyen d'échapper au piége que nous a tendu si adroitement la diplomatie

étrangère. A défaut, la France, placée entre la serre de l'aigle autrichien et la griffe du léopard britannique, ne peut qu'expirer commercialement. Si du moins elle obtenait en compensation la sécurité qu'elle rêve, mais il n'en est rien. A son point de vue de contagionisme démontré, les infractions, faites au contrat sanitaire par des peuples dissidents, mettent sans cesse la France en péril, et la peste, contre laquelle elle élève de triples enceintes du côté du midi, peut entrer d'un moment à l'autre par la porte incessamment ouverte du côté du nord.

Si l'on consulte la science, et s'il faut en croire de graves autorités, le régime qui soumettrait la patente nette à quelques jours d'observation, la patente brute à douze ou quinze jours de quarantaine, et réserverait toutes les rigueurs du pouvoir discrétionnaire aux bâtiments arrivés avec un cas de peste, serait une combinaison rationnelle, digne de notre époque et suffisante pour nous garantir d'un fléau dont personne ne peut mettre en doute la malignité, mais que l'on combat aujourd'hui dans son fantôme plus que dans sa réalité.

L'Intendance sanitaire de Marseille, faisant preuve de bonne volonté, a déjà pris une intelligente initiative. Elle tend à se rapprocher du but désiré, et, dans un avenir prochain, elle admettra le placement à bord des gardes de santé, ce qui lui permettra de faire commencer la quarantaine au lieu du départ (1).

(1) Ce chapitre date de 1843 : il a donc précédé d'un an l'ordonnance du 22 mai 1845. — Appropriant notre sujet aux nou-

L'Intendance marseillaise procède avec la prudence qui caractérise une haute responsabilité ; elle sonde le terrain, et quand l'expérience l'aura rassurée contre le danger, elle complétera l'œuvre, il faut l'espérer.

Malgré tout le désir que nous avons de voir la France ressaisir les avantages naturels que la diplomatie étrangères lui a ravis, nous ne pouvons qu'approuver la marche prudente de nos établissements sanitaires qui se font toujours précéder par l'opinion publique dans la voie d'améliorations aussi délicates.

Nous avons une médiocre estime pour les peuples osés qui ont le paradoxe de l'imprudence ; par ce même motif, nous respectons certaines résistances qui tiennent à des préjugés consciencieux.

Toutefois, qu'il nous soit permis d'ajouter quelques observations que nous ont suggérées les rigueurs sanitaires, imposées aux provenances du Maroc. Selon nous, rien ne légitime le luxe de précautions qu'on développe de ce côté.

Point de maladie contagieuse qui soit endémique au pays. Si la peste a plusieurs fois exercé des ravages, c'est qu'elle y était importée par les pèlerinages de la Mecque, et plus souvent encore par les

veaux faits, nous aurions pu, nous aussi, faire une satyre ou un panégyrique sur la réforme quarantenaire, si diversement jugée; mais nous avons mieux aimé conserver notre texte primitif. Nous garderons ainsi un caractère d'impartialité auquel un examen posthume de la question aurait peut-être porté atteinte.

communications fréquentes avec les anciennes possessions de la régence d'Alger.

C'est par là seulement, et du côté de la mer, que le Maroc est vulnérable ; nous laissons naturellement à l'écart l'épouvantail fantastique du désert.

Pour bien apprécier la question sanitaire, tout se réduit donc à examiner les chances sérieuses qui peuvent exister sur les deux points que nous avons signalés.

L'Algérie étant devenue française, les précautions prises par une administration éclairée placent le Maroc sous l'égide de la civilisation et le défendent d'une invasion pestilentielle pour le moins autant que l'Algérie elle-même. Si donc on peut prouver qu'il n'y a pas danger, d'autre part, tout ce que rigoureusement on doit faire pour les provenances du Maroc, c'est de leur imposer le régime quarantenaire applicable à la régence d'Alger.

Il nous reste à voir si le Maroc est également garanti du côté de la mer.

Pour être complétement édifié sur ce point, il suffit de rappeler ici les mesures préventives que l'expérience a conseillées, et qui sont de nature à rassurer les plus timides.

Il existe depuis plus de vingt ans une administration sanitaire composée de tous les consuls qui représentent les puissances européennes au Maroc. Cette administration est reconnue par le sultan, ses décisions transmises aux autorités maures ont force de loi ; et depuis l'éta-

blissement de ce contrôle sévère qui remonte à 1819, et que motivèrent de terribles leçons, on n'a plus vu un seul accident de peste. Sous ce rapport, le passé nous garantit l'avenir.

Mais, dira-t-on, le passé n'est rien moins que rassurant. L'imagination frappée se rappelle avec terreur les épidémies de 1818 et 1819 qui décimèrent la population marocaine et faillirent compromettre la sécurité de l'Europe.

La peste sévit effectivement. Nous ne dissimulerons point les maux incalculables qu'elle fit à cette époque; mais le mal, comme nous allons le démontrer par l'historique du fléau, a apporté lui-même son remède.

La peste fut importée par un navire venant directement d'Alexandrie avec un chargement de pèlerins. L'existence du fléau à bord du navire n'était un mystère pour personne; on savait à quoi s'en tenir bien avant son arrivée à Tanger. Aussi les consuls firent-ils des représentations collectives au sultan pour obliger la relâche à Mahon du brick contaminé. Par malheur, un des fils du sultan se trouvait au nombre des passagers; et quand les consuls reçurent la réponse, le mal était consommé. Le gouverneur de Tanger, impatient, venait de faire débarquer secrètement et pendant la nuit tous les passagers. Le fléau se propagea avec une inconcevable rapidité et sévit pendant dix-huit mois.

Depuis lors, une administration sanitaire s'est formée. Elle prend l'initiative des mesures qu'elle juge

nécessaire, sans avoir besoin de recourir à la Sublime-Porte. Tout est réglé pour que les précautions reçoivent une application immédiate et ne soient plus, comme par le passé, arbitraires et illusoires. Ainsi, par exemple, les consuls européens dans toutes les échelles du Levant, en Syrie et en Egypte, ne doivent plus donner d'expéditions aux navires destinés directement pour les ports du Maroc; ils ont l'ordre formel de les diriger sur un des lazarets d'Europe, Livourne, Gênes, Marseille, Malte ou Mahon, et de là vers Tanger exclusivement, et non sur un autre port du Maroc (1).

Pour les autres provenances, et quand il s'agit seulement de quarantaines d'observation, les navires sont admis en rade, et des gardiens placés à bord. On séquestre dans un fort, servant de lazaret, les passagers et leurs effets; chaque jour, le consul président de santé, accompagné d'un médecin européen, va s'assurer par lui-même de l'état des quarantenaires.

La rigidité des réglements sanitaires ne le cède en rien à ceux de la plupart des intendances d'Italie, et, dans bien des cas où l'on se bornerait, chez nous, à imposer des quarantaines d'observation, les navires

(1) On pourrait objecter que si les pèlerins revenaient de la Mecque à bord des navires marocains, ils s'expédieraient directement pour le Maroc; mais pour qu'il puisse naviguer, sans soupçon de piraterie, un navire marocain est tenu de faire viser toutes les expéditions par les consuls au lieu de son départ. Ajoutez à cette garantie morale l'impossibilité physique de cette hypothèse, la marine marchande morocaine étant réduite à zéro.

sont impitoyablement renvoyés à Mahon. C'est ainsi que, lors du dernier choléra de Gibraltar, on établit un blocus hermétique. Un navire toscan qui essaya de violer la consigne faillit payer cher sa tentative; dans une autre circonstance analogue, la population marocaine se fit elle-même justice et lapida un équipage.

Convaincue que le Maroc ne renferme aucun germe de maladie contagieuse, et qu'il est parfaitement garanti contre les accointances suspectes, l'autorité militaire de Gibraltar, assez ombrageuse à l'endroit sanitaire, admet les provenances de Tanger et de Tetuan en libre pratique, et soumet seulement à 7 jours d'observation celles de tous les autres ports du Maroc.

L'Espagne, qui n'est pas suspecte en pareille matière, a également fixé à 7 jours la quarantaine qu'elle impose aux provenances du Maroc, et limité à 3 celle pour les navires venant de Tanger, y compris les jours de navigation. Notez bien que cette ombre de précaution n'est prise que *par rapport aux communications possibles avec Alger.*

Pourquoi la France, qui a tant de raisons d'être rassurée de ce côté, puisqu'elle se garde elle-même, ne suivrait-elle pas de pareils errements? Pourquoi le port de Marseille garderait-il seul une méfiance que rien ne légitime plus, et qui, en l'état de ce qui se passe à ses portes, est un véritable contre-sens?

Un navire parti de Tanger sera admis en libre pratique à Gibraltar, il fera trois jours d'observation à Malaga, moyennant quoi on l'exemptera de toute quarantaine à Marseille.....

Chaque jour, des passagers partant pour Gibraltar sont en quelques heures rendus en Espagne et y importent des marchandises de la côte du Maroc; cependant les provenances de ce pays limitrophe, qui a de si fréquentes communications avec le Maroc, ne sont frappées d'aucune quarantaine.

Ayons donc le courage de rayer de notre code sanitaire une inconséquence pareille. Nos intérêts ne sont pas les seuls à réclamer la réforme; c'est la logique et le bon sens qui plaident eux-mêmes la cause compromise de notre commerce. Plus haut, il s'agissait de voyageurs; ici, il est question de marchandises. Nous nous exposons, si l'on n'y porte remède, à voir passer en des mains étrangères toutes les relations que nous possédons avec le Maroc.

Quand il y a impossibilité d'empêcher l'introduction d'un article prohibé, on a fini par reconnaître qu'il fallait en autoriser l'admission. Le même principe n'est-il pas applicable en fait de quarantaine? S'il suffit d'enjamber le détroit pour contourner nos propres précautions, pourquoi maintenir des rigueurs qui n'ont plus de portée sérieuse et que, d'ailleurs, paralyseraient une foule de causes supérieures à notre volonté?

Rendre à la France les avantages de sa situation géographique sans aggraver sa position sanitaire, c'est là un magnifique problème à résoudre et pour la solution duquel nous appelons toutes les consciences géné-

reuses et toutes les hautes intelligences. En l'état des habiles efforts des marines concurrentes, et avec la perspective du rôle important que sont appelés à jouer sur le grand théâtre de la Méditerranée les riverains tant soit peu avantagés, la question réglementaire, insignifiante en apparence, prend des proportions capitales. Nous n'en voyons point de plus nationale et qui mérite davantage la méditation de nos hommes d'état.

CHAPITRE IV.

—

Chambre de Commerce.

—

La Chambre de commerce a existé à Marseille de temps immémorial; son origine réelle précède de plusieurs siècles son institution nominative et légale; elle date, par le fait, du jour où notre cité, devenue la sœur de Tyr et de Carthage, éprouva la nécessité de rivaliser avec ses aînées, et dut consulter dans ce but les lumières de ses citoyens les plus expérimentés. Dans cette première période, la Chambre se confond avec la municipalité et figure sous le nom de *Consilium Negocii*. Nous avons peu de documents précis, mais tout porte à croire que ce *Conseil du Négoce* remplissait à la fois l'office de Chambre et de Tribunal de commerce.

Nous tenons de source certaine que les chancelleries de Beyrouth conservent des traces officielles de l'intervention de la Chambre de Marseille à partir de 1400. Il y est question de rapports suivis qui rendent

probable une existence bien antérieure ; il paraît même que le *Consilium Negocii* joua un rôle financier assez important dans les croisades , un des faits majeurs de notre histoire nationale, et qui ont le plus influé sur la civilisation moderne.

Marseille, dans la première de ces expéditions religieuses, se contenta d'intervenir pécuniairement; elle fournit ses galères, mais ne paya presque pas l'impôt du sang.

Si nous constatons le fait, c'est qu'il nous paraît significatif : ce peu d'écho que trouvèrent dans notre ville les prédications de Pierre l'Hermite prouve que notre cité était en avant de son siècle. Sa position rapprochée et ses rapports fréquents avec les peuples que l'on représentait sous les traits les plus barbares, mettaient Marseille à portée de faire la part de l'exagération, et de connaître au juste les griefs que le fanatisme inventait souvent pour soulever l'Europe contre l'Asie.

Les croisades ont été un fait dont il faut s'applaudir, car il a puissamment contribué à la civilisation par les changements sociaux qu'il a amenés, notamment par l'émancipation des serfs; mais il n'en est pas moins vrai que ce fait, dégagé de toutes ses conséquences accessoires, était brutal et intolérant, comme les mœurs féodales qui l'avaient produit ; or, se tenir à l'écart, c'était faire preuve de modération et de sagesse précoce.

De cette époque datent le réveil du commerce mar-

seillais et les franchises municipales de nos pères ; la commune qui contracta les *Pacta naulorum* profita du bénéfice que lui procurèrent ses nolisements gigantesques pour acheter son affranchissement aux vicomtes. Le port était aliéné en grande partie, il appartenait à des particuliers qui percevaient des taxes arbitraires, et bridaient ainsi l'élan commercial ; Marseille trouva le moyen de s'affranchir de ces servitudes vexatoires en payant aux propriétaires cinq cent mille sous royaux couronnés. Sous ce rapport, le grand fait d'émancipation signalé par M. Guizot, et attribué aux croisades, a reçu dans notre ville une consécration immédiate et solennelle que personne ne peut révoquer en doute.

L'époque des croisades fut pour Marseille une ère de régénération commerciale. Cette cité, qui avait prêté son argent et ses vaisseaux reçut, en récompense de ses services, des priviléges qui furent la base de sa suprématie en Levant. Le seigneur de Baruth exempta les Marseillais des droits d'entrée et de sortie, et leur permit d'avoir dans ses états des consuls ou juges particuliers de toutes les contestations commerciales. Fouques, roi de Jérusalem, imita cet exemple : quelques années plus tard, Baudoin les gratifia d'une maison, d'un four et d'une église à Chypre et à Jérusalem, et d'une rue entière à St-Jean d'Acre ; Montferrat, comte de Tyr, leur expédia des lettres patentes en dégrèvement de droits. Enfin, plusieurs bulles papales élevèrent encore l'influence marseillaise, qui,

reposant sur des bases solides, survécut à l'expulsion des croisés et à la chute de leur empire éphémère. Les réglements maritimes rédigés sous saint Louis prouvent que Marseille était au rang des villes de commerce les plus importantes.

Mais les guerres intérieures ou intestines, les maladies épidémiques et contagieuses qui ravagèrent la France, et Marseille particulièrement, vinrent paralyser le mouvement industriel et commercial imprimé par les pèlerinages. L'invention de la poudre neutralisa les bons effets de la découverte de la boussole, dont elle fut contemporaine ; la période qui répond au 16e siècle, est une époque nulle, où Marseille commerçante éprouva un temps d'arrêt et fut absorbée par Marseille politique et religieuse. A cette époque de passion, les affaires chômaient complétement. L'intérêt était rélégué au second plan. Il était dès lors bien difficile à la Chambre de commerce de se dessiner, ses éléments restaient dans l'ombre. Eglise, commune, commerce, tout prenait le casque, et se battait exclusivement pour des idées.

Après ces longs accès de fièvre et de délire, Marseille revint à des idées positives plus conformes à sa vocation. Le commerce, étouffé sous les levées de boucliers, reprit haleine, à la fin des discordes civiles entretenues par l'administration turbulente de Casaulx.

Telle est l'impression fâcheuse laissée par la guerre aux villes de commerce, essentiellement amies de l'ordre et de la paix, que Libertat, représentant du meur-

tre et de l'Etranger, a obtenu des ovations et des statues; à cette heure même ce traître fait illusion et passe encore pour un héros, par cela seul que son attentat, liberticide au fond, finit une lutte préjudiciable au développement des intérêts matériels.

A peine Marseille fut-elle délivrée de ce qu'on appelle improprement la tyrannie de Casaulx, que le conseil de ville prit une délibération en date du 5 août 1599, par laquelle il fut arrêté, sous le bon plaisir du roi, qu'on élirait annuellement les principaux négociants pour veiller aux affaires du commerce du Levant, pour le défendre contre les avanies des indigènes, et les déprédations des forbans et corsaires. Il fut également nommé, par la même délibération, un trésorier pour le recouvrement des deniers du commerce. Néanmoins, on ne trouve dans les archives de la Chambre aucun vestige des opérations de ces officiers, ni aucune trace qui puisse faire présumer que cet établissement ait eu un caractère périodique et une consistance certaine.

La délibération précitée démontre un besoin, une tendance; c'était, sinon l'origine, du moins le prélude d'une Chambre de commerce proprement dite; aussi ne tarda-t-elle point à être officiellement installée. Nous lisons dans un vieux manuscrit dont les abréviations énigmatiques et le papier jauni attestent l'authenticité, document curieux par les dates précises qu'il donne, et par l'aperçu de la puissance qu'il signale :

« La Chambre de Commerc feut rétablie en l'année « 1612, et dès l'année 1618, comme elle usurpait « divers pouvoirs, et même l'autorité consulaire, elle « feut supprimée par les factions de la ville, et resta- « blie en 1649; mais lors des grands désordres de « Marseille, elle feut d'abondance supprimée en « 1659, et dès 1660, réorganisée par le nouveau « réglement de S. M. »

Ce résumé historique démontre clairement le débat qui, à Marseille, ville d'origine marchande et républicaine, a toujours existé entre les gens de loge et de blason. Dès 1618, la bourgeoisie, que personnifiait la Chambre de commerce, cherchait à détrôner la noblesse, représentée par l'autorité consulaire. Ne voit-on pas dans les suppressions et les rétablissements successifs de cette Chambre, le fait patent d'une lutte organisée, jusqu'au moment où la royauté, auxiliaire naturelle du peuple, donne gain de cause au commerce par le réglement constitutif de 1660.

Louis XIV, malgré son despotisme personnel, a doté le pays de mesures libérales, témoin le fameux édit de la franchise du port et celui qui le précéda, portant que le commerce en gros ne déroge pas à la noblesse. Avant le grand Roi, les négociants à Marseille étaient exclus du premier chaperon, comme à Toulouse ils l'étaient des fonctions de capitoul. Semblable à l'enfant qui bat sa nourrice, la royauté qui s'alimentait des revenus commerciaux, méconnaissait

les instruments utiles auxquels elle devait pour ainsi dire la vie, et que le bon sens de Sully considérait comme les mamelles de l'état.

Le réglement promulgué en 1660 ayant opéré une réaction dans Marseille et exclu les gentilshommes du chaperon, la charge d'échevin ne fut plus remplie que par des négociants auxquels l'aristocratie reprocha de négliger, par préoccupation d'intérêts privés, les affaires de la communauté.

Rien de curieux comme ces débats anticipés de la bourgeoisie et de la noblesse ; les villes de commerce, émancipées par leur fortune avant le reste de la France, ont soulevé des questions d'égalité que le temps seul devait résoudre ; sous ce rapport, il serait intéressant d'étudier ces essais d'indépendance et ces luttes de corps qui ont donné lieu à d'énergiques résistances et à d'éloquents plaidoyers. En fouillant nos modestes archives, on est tout étonné de trouver, dans des cartons ignorés, le germe des idées hardies qui, un siècle plus tard, devaient faire éclore tout une révolution.

Avant l'édit que motiva l'affranchissement du port de Marseille, la même administration suffisait à la ville et au commerce.

La promulgation de cette loi célèbre ne tarda pas à donner au commerce un tel accroissement, que les officiers municipaux ne purent satisfaire à leur double tâche. Il leur fut adjoint des collaborateurs : des négociants, sous le titre de députés du commerce, furent

nommés pour former, avec le Conseil de ville, une compagnie spécialement chargée de veiller aux intérêts commerciaux. Les Intendans de la province devinrent les inspecteurs nés du commerce et les directeurs de la Chambre, qui fut centralisée et releva de la puissance ministérielle. Mais, telle est l'influence de l'argent que, peu à peu, la chambre à laquelle il avait été concédé de riches perceptions, devint une véritable puissance. La correspondance de la Cour fait foi du crédit dont jouissait la Chambre du commerce de Marseille, et de la confiance qu'elle inspirait. Il n'existait pas pour elle de secret d'État, elle recevait du gouvernement central les confidences les plus délicates et jouait souvent un rôle actif dans les interventions diplomatiques.

Louis XIV voulait-il, par exemple, faire de la propagande catholique pour paralyser le prosélytisme anglican, il s'adressait à la Chambre par l'intermédiaire de M. de Pontchartrain, et lui exposait son système. « Les Anglais, disait-il, ont fondé à Oxford un collége pour y élever de jeunes levantins, et les instruire dans la religion protestante. S. M. très-chrétienne estime important, pour combattre l'hérésie avec les mêmes armes, d'enlever des enfants appartenant aux familles les plus accréditées dans les Arméniens, les Grecs, les Syriens et les Cophtes, pour les placer à Paris dans un collége de jésuites, leur apprendre les principes de la vraie religion et les mettre en état de contrebalancer dans leur nation l'influence des idées phi-

losophiques, qui pourraient être ultérieurement mises en circulation par les Levantins formés à l'école de l'Angleterre ».

Tout est curieux dans cette lettre, tout jusqu'au post-scriptum qui annonce l'arrivée prochaine de quelques jeunes orientaux expédiés dans ce but religieux, et qui contient la recommandation de les héberger économiquement, et de leur chercher une voiture, *autre que celle des litières.*

Comme on le voit, d'après cet échantillon, la chambre de commerce a une correspondance curieuse qui peut illuminer certains recoins historiques, jusqu'à ce jour laissés dans l'ombre.

La lettre précitée ne peint-elle pas admirablement la cour de France? Ne semble-t-elle pas écrite sous la dictée du père Letellier, et imposée au Royal époux de M^me^ de Maintenon, comme pénitence de ses scandales et de ses prodigalités?

Au reste, le grand Roi descendait plus d'une fois aux petits détails, et jusqu'aux calculs du négociant.

A la nouvelle d'une victoire remportée par le Dey d'Alger contre le roi du Maroc, Louis XIV invite la Chambre de commerce à féliciter le Dey, et à lui renvoyer quelques Turcs invalides, congédiés des galères. A quelle fin croyez-vous que cet acte de générosité soit accompli? Dans un but exclusivement intéressé. Le croirait-on, c'est pour se ménager l'envoi de quelques étalons arabes. Renversez la situation, que le

Roi de Maroc ait battu le Dey d'Alger, qu'il soit resté maître du champ de bataille. La cour de France eût dit *væ victis* et chanté le *te Deum* en faveur du Roi mulâtre et corsaire.

« L'intention de S. M. est qu'on dépêche une bar-
« que exprès pour les félicitations et les cadeaux d'usa-
« ge, qu'on fasse embarquer les ustensiles nécessaires
« pour en rapporter les chevaux, *provenant de la dé-*
« *faite de l'armée marocaine* ».

Le fait est clair, il s'acquittait d'une simple spéculation, et d'une affaire de maquignonnage.

Nous avons choisi ces lettres entre mille pour indiquer le rôle varié que jouait la Chambre de commerce, et pour démontrer en même temps l'intérêt qui peut s'attacher à sa correspondance.

Les historiographes titrés ont dénaturé l'histoire réelle, ils ont personnifié le peuple dans le Roi, et affublé ce personnage unique de leur livre d'un manteau d'apparat sous lequel disparaît, presque toujours, l'homme véritable. Les correspondances inconnues dont nous parlons mettent les grands hommes à nu; c'est avec de pareils éléments qu'on peut rétablir la vérité et refaire l'histoire.

Cette correspondance de la cour est pleine de faits imprévus.

Une fois, le Roi fait recommander aux négociants électeurs d'apporter le plus grand soin aux choix de leurs députés, qui *doivent être incorruptibles*, et donne ainsi, sans s'en douter, une leçon aux gouvernements

constitutionnels; une autre fois, la cour transmet les plaintes du dey d'Alger au sujet de la piraterie marseillaise ! A l'appui de la loyauté de ses régnicoles, et de la mauvaise foi des Francs, le plaignant cite deux navires de commerce qui portent des indices flagrants de baratterie, navires trouvés en mer et que les Algériens pouvaient garder comme épaves, mais qu'ils restituent fidèlement à leurs propriétaires.

Un jour, le Conseil supérieur de l'amirauté écrit : Nous avons rendu compte au régent de ce que vous mandez au sujet de l'inquisition anglaise exercée par le capitaine du vaisseau de guerre le *Superbe* vis-à-vis d'un navire commandé par le capitaine Fougasse, de la Ciotat. S. A. R. a été étonnée d'un pareil procédé, qui tend à surprendre les secrets commerciaux par la connaissance des papiers du bord; il a donné les ordres nécessaires pour en faire des plaintes au roi d'Angleterre, et empêcher que de pareils abus ne se renouvellent à l'avenir—Ne dirait-on pas un épisode momoderne du droit de visite? Or le fait se passait en 1719.

Pour donner une idée de l'importance de cette Chambre, nous allons en résumer les attributions, à une époque où elle conservait encore sa physionomie, avant que la révolution de 89 eût passé son niveau sur cette institution.

La Chambre de commerce battait monnaie, en ce sens qu'elle avait la faculté de percevoir, pour son

compte, quelques droits dont le revenu a atteint, en certaines années, le chiffre d'un million de francs; chiffre énorme, si l'on se reporte à une époque où l'argent avait une valeur représentative cinq ou six fois plus grande qu'aujourd'hui. Lorsqu'on songe que toutes ces sommes ont été fructueusement employées pour l'amélioration de services publics, on n'est point étonné que la Chambre de commerce ait acquis une influence et une popularité qui ont survécu, pour ainsi dire, à sa propre puissance.

Avant la révolution de 89, la Chambre avait pour revenus :

Le *droit de consulat,* celui *de* 20 *pour* °/₀, le droit *de* 10 *sous par millerole d'huile*, la *recette des* 8 *sous par certificat*, et celle *du tiers en sus sur le droit du poids du roi.*

Faire l'historique de ces perceptions caduques, serait aujourd'hui sans intérêt; aussi, nous contenterons-nous de les citer pour mémoire ; nous excepterons toutefois l'impôt sur les huiles qui a subsisté et qui, à ce titre, peut offrir encore quelque intérêt.

Le droit de 10 *sous* par millerole fut établi en 1727 sur toutes les huiles étrangères, celles du Levant exceptées. Cette imposition fut consentie pour créer de nouvelles ressources à la Chambre, et dans le but de favoriser la consommation des huiles de Provence.

C'était un retour au régime protecteur qu'avait

voulu saper Colbert, car dès 1664 il existait sur les huiles de la côte d'Italie un droit de 35 sous, périmé lors de l'établissement de la franchise.

En 1737, un édit du roi éleva même jusqu'à 25 sous par quintal ce droit, qui fut octroyé à la Chambre de commerce, en considération de ses débours pour le paiement des douze annuités au roi de Sardaigne (1). Les frais de divers armements que la Chambre de commerce avait faits à Malte, en 1742, pour compte du roi; l'emprunt de 100,000 fr. qu'elle avait ouvert en 1744; les diverses subventions dont elle avait aidé la compagnie d'Afrique; enfin le paiement de un million deux cent mille francs pour le rachat définitif du droit de ville franche, furent autant de motifs qui maintinrent en faveur de cette Chambre le droit de 35 sous, produisant, année commune, un revenu de F. 100,000 environ (2).

Cette proportion existait encore en 1790, époque à laquelle on réduisit le droit à 10 sous par millerole d'huile.

Lors de la suppression des Chambres de commerce, l'Assemblée nationale, dans sa séance du 6 septembre 1792, maintint cet impôt pour en appliquer le produit aux affectations antérieures. L'article 5 du décret

(1) Voir la note de la page 258.

(2) En 1784, on craignait une diminution dans ce revenu par la concurrence des huiles d'œillette, dont l'emploi s'était déjà introduit à Marseille.

émané à cet égard, en confia la perception à l'intendance sanitaire.

En l'an XI, lors du rétablissement des nouvelles Chambres, celle de Marseille fut réintégrée dans le droit des huiles et autorisée à reprendre les fonds qui en provenaient et qui avaient été versés dans la caisse de l'intendance. Par décret impérial du 4 mai 1812, ce droit imposé sur les huiles étrangères, fut même étendu indistinctement à toutes celles qui arrivaient dans le port de Marseille.

Une ordonnance royale du 15 juillet 1821 confirma ces dispositions. L'article 1er de cette ordonnance porte que les revenus de la Chambre de Marseille continueront à se composer : 1° du droit de 2 pour °/₀ ou de consulat ; 2° du droit de 79 centièmes par hectolitre (précédemment 10 sous par millerole) d'huile entrant dans le port de Marseille, conformément, est-il dit, au décret du 23 septembre 1806 et aux dispositions des lois annuelles des finances relatives aux revenus des Chambres de commerce. Ces lois, en effet, ont implicitement autorisé, chaque année, la perception du droit dont il s'agit, dans leur article concernant les revenus des Chambres de commerce et autres établissements publics.

Voilà pour la légalité de cette perception qui compte plus d'un siècle d'existence, qui a traversé toutes les phases de la révolution et les divers régimes qui se sont succédé, sans être attaquée et sans provoquer la moindre réclamation de la part des redevables.

Quant à l'utilité de ce droit, il suffit pour la justifier de faire connaître l'emploi qui en a été fait depuis 1816.

Réparations et frais de service pour le phare de Planier		F. 83,966
Entretien des phares placés à l'entrée du port		6,276
Constructions et réparations des bouées de la rade de Pomègue et du Frioul		236,302
Etablissement d'ancres et cordages auxdits ports		7,420
Construction d'une chaloupe de secours		7,460
Réparations aux quais de Rive-Neuve, du Canal et à ceux de Vieille Ville		759,753
Construction d'un 3e pont levis au Canal et réparations		33,192
Curage du port		34,724
Réparations au port et à la panne de la grande passe		2,500
Nouveau pavillon de la Consigne		30,000
Sondage à l'écueil du Canoubier.	3,424	28,423
Construction d'une tour sur le même point	24,999	
Construction d'un pilon à l'entré du port		6,238
Contribution de la Chambre à la construction d'un port au Frioul		760,280
Même contribution à la construction d'un hôpital sur l'île Ratoneau		182,297

Etablissement et entretien des pompes à incendie	F. 52,973
Dépôt pour le lest des navires	2,400
Etablissement sur le quai de 2 fontaines pour la marine	10,100
Reconstruction, réparations des pégoulières, etc	24,981
Pavage du quai pour le débarquement des blés	6,896
Contribution de la Chambre au creusement du bassin de carénage	600,000
Don à la ville à l'occasion du choléra	100,000
Dépense pour l'envoi de médecins à Paris pour la même occasion	9,100
Don pour les inondés du département en 1841	20,000
Don pour les victimes du tremblement de terre de la Guadeloupe	10,000
Enceinte construite dans le port pour les bois flottans	2,563
Contribution de la Chambre à la démolition de la poudrière de la Tête de More	80,000
Construction et réparations d'une 2e patache pour le service du port	40,820
Contribution de la Chambre à l'agrandissement et au prolongement du quai aux huiles	57,500
Réparations à l'ancienne salle de la Bourse	4,000
Construction de la Bourse provisoire et entretien	77,617

Sortie du lazaret par terre . . . . . F. 92,402
Enlèvement de la machine à mâter et rétablissement des quais 15,000
Contribution de la Chambre à l'amélioration des quais 800,000
Contribution au chantier de construction. . 106,690
Etablissement et entretien de l'Ecole des Mousses 106,164
Etablissement et entretien des grues sur les quais 119,546
Contribution annuelle de la Chambre pour le service du bateau remorqueur 10,000
Contribution aux travaux d'appropriation des terrains situés à l'est du bassin de carénage 10,000
Dock de carénage flottant et établissement de la souille 350,000
Contribution à l'établissement de l'Ecole des Arts et métiers d'Aix 42,000

Indépendamment de ses revenus annuels, perçus dans le port de Marseille, la chambre avait des droits de suzeraineté commerciale sur les autres ports de France, sa puissance rayonnait au dehors, elle avait des agents sur différents points et notamment au pont de Beauvoisin. (1).

(1) Toute marchandise du Levant importée en France, après avoir été entreposée en Italie, ne pouvait entrer par terre que par le pont de Beauvoisin, et payait le droit de 20 p. %. Ce même droit était exigé sur les provenances directes du Levant introduites par tout autre port que Marseille

En retour, la Chambre de commerce de Marseille acquittait toutes les dépenses du service consulaire, elle entretenait les drogmans et enfants de langue, elle payait les présents faits par nos ambassadeurs à la Porte Ottomane et à ses dignitaires, elle délivrait les certificats de résidence dans le Levant, elle récompensait par des primes d'argent les actions d'éclat faites sur les navires armés en guerre, elle équipait elle-même des vaisseaux chargés de veiller à la sûreté du commerce dans la Méditerranée, elle combattait de son argent et de ses canons la piraterie barbaresque, elle protégeait les convois contre les flottes ennemies. La Chambre a d'honorables faits d'armes, et pourrait revendiquer des armoiries presque militaires; par ses instructions sévères et ses encouragements éclairés, elle *décréta* véritablement le courage de ses marins. Tout capitaine malheureux avait à rendre compte de sa conduite; il devait prouver qu'il avait cédé à la force, et qu'il n'avait quitté son bord qu'en désespoir de cause. Le marquis de Forbin recevait ses premières épaulettes des mains de l'honorable compagnie, et l'amiral Duquesne, envoyé par le régent pour visiter les échelles de Tunis et de Tripoli, devait, d'après ses instructions, se concerter avec elle sur le plan de la campagne.

La Chambre commanditait des compagnies, notamment celle d'Afrique; elle dirigeait des caravanes, défrayait certaines représentations nationales et parfois des voyages d'explorations scientifiques. C'est à elle

qu'on doit en grande partie les travaux du naturaliste provençal *Tournefort*, auquel elle ouvrit un crédit de 10,000 fr. sur les députés de la nation dans les échelles du Levant.

La Chambre intervenait auprès des nations barbaresques pour le rachat des prisonniers ; quelquefois, il lui arriva de coopérer activement à la rédaction des traités; elle avait même, dans certaines circonstances, le droit de promulguer des réglements obligatoires pour les négociants; enfin elle recevait de toutes les chancelleries levantines les actes de naissance, de décès, d'inventaires, etc. En sorte qu'elle cumulait, pour bon nombre de familles, les offices du notariat et de l'état-civil.

La Chambre fut chargée, en 1728, de l'abonnement du droit de Ville franche et soumise à payer en conséquence une rente annuelle de quarante mille livres pendant vingt ans. Elle racheta ce droit en 1753 pour une somme de douze mille livres; elle liquida, en 1759, les engagements de la marine de Toulon, qui s'élevaient à près de cinq millions; elle supporta les frais de nombreux armements, et notamment ceux de l'escadre commandée par M. de Rochemaure, en 1760, qui montèrent à environ sept cent mille livres. Elle avançait des sommes considérables pour le retour en France des matelots disgraciés, toutes dépenses regardant particulièrement le service du roi et qui peuvent donner une idée de l'importance de la Chambre de commerce de Marseille.

Les lettres-patentes de 1650 n'avaient fait de la Municipalité et de la Chambre qu'un seul corps. Un édit de 1779 distingua les pouvoirs. Depuis lors, la municipalité ne prit plus part aux élections des députés près le Conseil du commerce. Aujourd'hui que le droit électoral s'est fait jour partout, aujourd'hui que la représentation des intérêts matériels est devenue secondaire, par suite de l'empiétement de la politique, on ne se fait pas une idée de l'influence que conférait le droit de contribuer à une députation de ce genre; mais si l'on considère qu'à cette époque de compression et de despotisme, la cité ne pouvait mettre un pied dans l'administration supérieure que par cette voie, qu'elle pouvait seulement ainsi conquérir le droit de remontrance, on conçoit alors tout naturellement la part d'influence qui devait revenir à l'assemblée mère de ces députations : on comprend surtout combien le conseil de ville devait tenir à y contribuer. La lutte fut longue et sérieuse, mais la Chambre finit par l'emporter, et le Conseil de ville fut éliminé.

Par suite de la promulgation des lettres-patentes de 1779, la commune n'eut plus d'influence sur les affaires du commerce; les députés formaient un corps jaloux de ses prérogatives et séparé. De là vinrent les contestations et les démêlés qui s'élevèrent entre la commune et la Chambre, tantôt au sujet des droits de préséance dans les cérémonies publiques où l'on se disputait les siéges ou les bâtons du dais, tantôt au sujet des charges

et des dépenses que chaque corps déclinait : difficultés d'autant plus difficiles à trancher, que ces deux administrations jumelles, ayant une origine commune, confondaient leurs droits en vertu des habitudes et invoquaient dans une cause contraire des principes identiques. Ce conflit s'envenima lors de la cession de l'arsenal par l'état ; personne ne voulut faire les travaux d'assainissement nécessaires, et la sécurité de notre bassin fut un moment compromise par les envasements de matières qui servaient au comblement des anciennes formes des galères. Les enfants de Marseille faillirent donc réaliser de leurs propres mains le vœu sacrilége qui, plus tard, fut émis à la tribune de la Convention.

En 1650, date de sa naissance officielle, jusqu'à son décès révolutionnaire, arrivé en 1791, la Chambre de commerce traversa une longue période marquée par un mouvement ascendant d'attributions et de puissance, qui la rendirent un des corps les plus influents et les plus considérés, soit à l'intérieur, soit à l'étranger. Mais en 1791 elle fut comprise dans la proscription générale que vota l'Assemblée constituante et supprimée avec toutes les autres Chambres de commerce. Celle de Marseille, dans ces circonstances critiques, se hâta de porter ses doléances auprès du gouvernement ; elle fit ressortir l'importance de son administration, qui s'étendait à toutes les échelles du Levant ; les relations qu'elle entretenait avec les puissances de Barbarie pour la sûreté de la navigation ; la part qu'elle

prenait pour la gestion de la compagnie d'Afrique. Elle énuméra les services publics auxquels elle devait faire face, et notamment l'entretien et la garde du port; elle fit valoir les sommes considérables qu'elle avait à payer pour l'extinction d'un emprunt de trois millions motivé par le remboursement des offices des courtiers; en un mot, elle n'oublia rien pour mettre en relief son utilité et la nécessité de consacrer une exception en sa faveur. Toutes ces représentations furent vaines, la Constituante avait prononcé, tout était dit.

Cette abolition fit éprouver au conseil de ville une sorte de satisfaction secrète que le maire Mouraille trahit le jour de l'installation du bureau provisoire. On comprenait que la municipalité républicaine enregistrait avec plaisir le décès d'une administration qui lui faisait ombrage, et dont elle espérait devoir hériter.

Voulant tirer parti de la position favorable que lui avaient faite les circonstances, le Conseil de ville conclut, du seul fait de la suppression, que les Chambres de commerce se trouvaient réunies de droit aux municipalités dont elles avaient été indûment séparées sous l'ancien régime, et en conséquence, il adopta, de son autorité privée, un projet de réglement provisoire pour suppléer aux réglements caducs.

La Chambre, ainsi municipalisée, reçut le nom de Conseil du commerce. Dans le nouveau réglement d'administration il fut stipulé que ce conseil était expressément sous l'autorité et sous la surveillance de

la Commune, à qui la nomination des membres était réservée. Bref, la municipalité s'appropria l'administration de la Chambre qui fut ainsi ramenée sous un joug si long-temps secoué.

Toutefois, si le Conseil municipal s'était arrogé la direction et la surveillance de la Chambre, du moins ne resta-t-il pas long-temps paisible possesseur des revenus et des finances : le 6 septembre 1792, la Convention nationale rendit un décret qui attribuait à l'intendance sanitaire la perception des droits de la ci-devant Chambre de commerce; là dessus, une lutte opiniâtre s'engagea entre l'intendance et la municipalité; divers arrêts temporaires maintinrent le *statu quo* en faveur de la Commune. Mais enfin, en octobre 1793, la peste faisant des ravages en Barbarie, et l'intendance sanitaire manquant de ressources pour prendre des mesures conservatrices contre ce fléau, le département rendit un arrêt portant qu'il serait donné pleine et entière suite à la loi du 6 septembre 1792, et qu'en conséquence, l'intendance aurait seule la perception des droits et des revenus de l'ancienne Chambre.

Nous donnons ici, comme curiosité, un des considérants de l'arrêté intervenu à cette occasion.

« Considérant, y est-il dit, que la loi du 31 mars « 1793 qui conserve provisoirement ladite chambre, « ne déroge en rien à la loi du 6 septembre 1792, sur- « tout pour les objets de comptabilité; que d'ailleurs

« cette loi du 31 mars 1793 n'a été rendue par la Con-
« vention nationale que sur le rapport insidieux du
« citoyen Barbaroux, *Brissotisé* et *Rolandisé*, qui
« présentait la conservation de cette chambre comme
« mesure indispensable pour se préserver du fléau de
« la peste qu'il supposait faussement faire des rava-
« ges en Barbarie ; que d'ailleurs cette chambre n'a
« jamais eu à sa charge le soin de se prémunir contre
« ce fléau, mais que le bureau de santé s'en est ac-
« quitté de tous les temps, etc., etc. »

« Par ces motifs, ouï le procureur général syn-
« dic, l'administration du département arrête :

« Que les deux bureaux du commerce et de santé
« seront réunis, et que le trésorier du bureau provi-
« soire comptera incontinent, sous responsabilité per-
« sonnelle du secrétaire, à l'intendance sanitaire,
« toutes les sommes qu'il a en caisse. »

On sait ce que signifiait, à cette époque, la responsabilité personnelle dont il est question ; dès lors, force fut bien au Conseil municipal de se soumettre et de renoncer à des revenus dont il n'avait joui que précairement.

A dater de 1793, on ne trouve plus aucune trace, aux archives de la Chambre, de l'existence du conseil de commerce inauguré par la municipalité ; il est probable cependant que l'administration, si jalouse des fonctions confiées à la Chambre, continua à la suppléer auprès du commerce qui avait surtout un si grand

besoin de protection, dans ces temps où la guerre devint un véritable fléau pour lui.

Dix années s'écoulèrent ainsi, lorsque le Ministre de l'intérieur, par un arrêté rendu en l'an IX, organisa un conseil de commerce qui exista jusqu'à l'an XI. A cette époque, un décret consulaire rétablit la Chambre de Marseille qui, depuis, n'a plus éprouvé d'interruption.

Jusqu'en 1830, les Chambres de commerce se recrutaient elles-mêmes. Ce mode d'élection était vicieux en ce qu'il éternisait les préjugés et immobilisait les idées. Aussi, les représentants du commerce avaient-ils cessé d'être la véritable expression de leurs commettants. L'enquête commerciale de 1828 en fournit un déplorable exemple. L'élargissement de la base électorale sur laquelle reposent aujourd'hui ces honorables compagnies, est une amélioration importante dont on est redevable au gouvernement de juillet. Grâce à l'élément progressif qui a été introduit dans leur sein, les Chambres consultatives se trouvent à la hauteur de toutes les questions ; elles apportent un précieux contingent de conseils et de lumières à l'administration du pays, et leurs délibérations expérimentées pèsent plus d'une fois dans la balance des affaires.

Depuis quelques années, par l'effet de cette mesure féconde, combinée avec les impulsions intelligentes de l'administration supérieure, les Chambres de commer-

ce ont rendu d'éminents services et conquis une position extrêmement élevée dans le pays. Au fur et à mesure que les intérêts collectifs se font jour, et que leur discussion occupe plus de place, l'influence des corps consultatifs doit nécessairement grandir. A cette heure, il n'est pas de question sérieuse, se rattachant à la marine, à l'industrie et au commerce, qui, avant d'être débattue à la tribune ou arrêtée dans le conseil de la Couronne, n'ait été préalablement élaborée par les Chambres de commerce.

Celle de Marseille n'est pas restée en arrière dans cette noble mission; elle a perdu ses anciens priviléges; elle n'est plus, elle aussi, qu'une partie du grand tout administratif, mais son rôle, moins brillant peut-être, a pris un caractère d'intérêt général qui est la gloire des jeunes institutions.

CHAPITRE V.

—

Juridiction Consulaire.

—

La juridiction consulaire de Marseille est, sans contredit, la plus ancienne du royaume ; elle existait plusieurs siècles avant l'établissement de celle de Paris, dont au reste elle donna l'idée et à laquelle des documents authentiques prouvent qu'elle servit de type et de modèle.

Le Roi Charles IX, instruit par le célèbre l'Hôpital, du privilége dont jouissaient à cet égard les Marseillais, et des avantages qui en résultaient pour le commerce, voulut étendre la même institution à toutes les autres villes commerçantes du royaume, et commença par sa capitale. Il établit à Paris une juridiction consulaire, composée d'un juge et de quatre consuls qui devaient être choisis entre les marchands. Ainsi nous pouvons dire que cette glorieuse aïeule de nos tribunaux de commerce a pris naissance à Marseille, et

que toutes les autres juridictions sont émanées de la nôtre.

On ne sait pas précisément en quelle année le magistrat de Marseille fit une ordonnance par laquelle les procès et différends qui surviendraient entre marchands et artisans seraient décidés brièvement, et sur l'avis de deux maîtres du même art, par deux marchands qui seraient, à cet effet, élus annuellement.

Comme l'exécution de cette ordonnance finissait avec l'exercice du magistrat annuel et que, d'ailleurs, elle ne pouvait s'étendre au-delà du territoire de Marseille, les consuls eurent recours à l'autorité du lieutenant-général de Réné, roi des Deux-Siciles et comte de Provence, pour que l'institution fût perpétuellement en vigueur.

Dès 1439, ce prince avait promulgué pour la Provence un statut conçu en ces termes :

« Où il est question de bonne foi, il n'est pas « besoin de subtilités du droit, et pour ce, lorsqu'il « s'agira de différends entre marchands, qu'ils soient « vidés par les officiers appelés *experts marchands*, « non par écrit, mais avec la langue ».

Ce statut est rapporté par Mourgues, avocat d'Aix, ancien compilateur et commentateur des statuts de Provence.

C'est donc à tort que plusieurs jurisconsultes et notamment Guyot, l'auteur du *Répertoire Universel et raisonné de Jurisprudence*, attribuent à François Ier l'honneur de cette importante création. Ce prince, en

établissant pour les marchands de Toulouse une bourse commune, à l'instar du change de Lyon, leur permit, il est vrai, d'élire entr'eux et de faire chaque année un prieur et deux consuls pour connaître et décider en première instance de tous les procès qui, pour raison de marchandises, foires et assurances, surviendraient entre les traficants. Mais c'était là un intelligent plagiat et nullement une création, ainsi qu'on peut le voir en comparant les dates. Au reste, le nom de *consulaire* qui fut conféré aux juges marchands, nom essentiellement démocratique, est la preuve même de cette assertion : il s'explique tout naturellement par les institutions républicaines de la cité qui créa les fonctions dont il s'agit. Les villes de dépendance monarchique auraient certainement inventé une appellation plus conforme à leur situation politique.

Le premier titre constitutif de la juridiction consulaire de Marseille est l'ordonnance de Jean de Cossé. Cette ordonnance du 20 juillet 1466 justifie que notre juridiction subsistait antérieurement, alors que Marseille était gouvernée par le viguier et des syndics. Le livre du consulat ne permet aucun doute à cet égard. Il y est dit que les chapitres qui consacrent l'élection annuelle des *consuls et juges des appellations furent octroyés à Marseille, à l'hôpital, en présence du seigneur Jauffre Autor, et jurés par lui au mois d'août* 1162. Cette institution remonte aux temps les plus reculés. Le germe en existait à Athènes,

comme nous l'apprenons de Demosthènes, en son oraison contre Apaturius, mais c'est à Rome, surtout, qu'elle fut généralement appliquée. Sous ce rapport, la juridiction consulaire peut être considérée comme un héritage légué pas les Romains ; elle porte, ainsi que toutes les créations de ce grand peuple, le cachet de son bon sens pratique et de son génie organisateur.

Les lettres patentes du roi Réné ne tardèrent pas à confirmer l'ordonnance de son lieutenant-général ; elles parurent le 3 mars 1474. Elles portent textuellement qu'en cas d'appel des juges consulaires, il sera nommé d'autres marchands pour juger souverainement. On avait si bien reconnu la convenance et la nécessité de soumettre les affaires mercantiles en litige à l'arbitrage éclairé et expéditif des hommes spéciaux et pratiques, qu'on avait admis leur compétence même en dernier ressort.

Charles IX notifia le 29 août 1561, et le 8 mai 1564, des lettres patentes encore plus explicites, où il est rappelé que l'ancien privilége Marseillais de faire juger les causes de commerce par des juges marchands avait toujours été continué et confirmé par ses prédécesseurs, et dûment observé et gardé à Marseille.

Enfin le même roi promulgua en octobre 1565 un édit qui confirma cette utile juridiction. La connaissance que Charles IX, dans son édit, attribua aux juges et consuls, *privativement à tous autres juges*,

n'était point relative à la localité, mais bien aux matières mercantiles, dont les juges et consuls connaissaient, tant pour les trafics faits à Marseille que dans les lieux circonvoisins.

Sous le spécieux prétexte d'une attribution qui n'était pas littéralement énoncée dans les édits concernant les juridictions consulaires, on obtint du roi Louis XIII sa déclaration du 2 octobre 1610 qui rendit ces juridictions bailliagères ; mais, sur des représentations émanées des Chambres de commerce, ce Roi, ami de la justice, prit des dispositions en faveur des juridictions consulaires, *avec défenses à tous juges d'entreprendre sur la juridiction des juges et consuls, ni de connaître des causes qui leur sont attribuées, à peine de nullité des jugements et procédures.*

Aussi, plus tard, lorsqu'en 1759 parut la fameuse déclaration, visiblement surprise à la religion du Roi, déclaration qui amoindrissait de nouveau la compétence et le ressort consulaires, au profit des tribunaux ordinaires, la Chambre de commerce de Marseille plaida, avec une grande force de logique et d'autorité, la cause des juridictions auxquelles on portait ainsi atteinte.

Rien de plus grave que ce débat vidé à huis clos entre les gens de robe et les Chambres de commerce, où, d'un côté, se trouvait la puissance et, de l'autre, la raison : prélude des luttes plus sérieuses qui éclatèrent un demi-siècle après, et dans lequel on

pouvait entrevoir déjà le triomphe futur de l'élément rationnel et populaire.

Marseille, à cette occasion, fit de vigoureuses remontrances, et, lorsque toutes les autres cités commerçantes bégayaient à peine quelques arguments en faveur de l'institution attaquée, notre chambre invoquait *à priori* ses anciens droits : elle fit valoir les conditions auxquelles Charles du Maine, dernier comte de Provence, avait légué ce beau fleuron au roi de France ; enfin, elle en appela auprès de Louis, au serment fait par ses prédécesseurs, de maintenir les sujets de Provence dans la jouissance de leurs statuts, priviléges et immunités.

Dans l'histoire de France, il n'est question nulle part, que nous sachions, de l'influence que ces considérations de droit provincial ont parfois exercée sur les intérêts généraux du pays, et pourtant cette influence est réelle. De peur de favoriser les uns au détriment des autres, la royauté n'eût pas voulu consacrer d'exception, et, en résultat, cette considération faisait le bien de tout le monde. Sous ce rapport, les conquêtes par voie de diplomatie et de persuasion, comme en a tant réalisé Louis XI, et notamment les legs testamentaires de provinces en faveur de la suzeraineté des rois de France, ont servi, plus qu'on ne croit, à la cause des franchises et de la liberté. C'est là un point de vue que nous nous contentons d'indiquer aux hommes qui s'occupent spécialement d'histoire, et qui, par leurs connaissances profondes et variées, peuvent dévelop-

per, dans un cadre vaste ce que nous nous bornons à constater dans le cercle restreint de notre sujet.

A Marseille, les juges consulaires étaient nommés annuellement par le conseil municipal, ainsi qu'il conste par les statuts de 1492. Leurs fonctions étaient gratuites. Seulement, le jour de l'installation, on leur faisait don d'une robe d'écarlate, et on distribuait en leur honneur quelques cornets d'épices. Cet usage était symbolique, nous laissons à nos lecteurs le soin de l'interpréter ; nous ferons seulement observer qu'il pouvait bien y avoir là une pointe d'épigramme contre la justice soldée.

Nous rappellerons, toutefois, que la juridiction commerciale attribuée aux tribunaux consulaires était moins étendue que ne l'est aujourd'hui celle de nos tribunaux de commerce. Les matières maritimes échappaient à sa compétence, pour former le lot séparé des tribunaux d'amirauté.

Les juges d'amirauté connaissaient privativement à tous autres, et entre toutes personnes, de quelque qualité qu'elles fussent, même privilégiées, régnicoles ou étrangères, tant en demande qu'en défense, de tout ce qui concerne la construction, les agrès, apparaux, armements, avitaillements, équipements, vente et adjudication des vaisseaux.

Il connaissaient également :

Des chartes-parties, affrétements ou nolisements, con-

naissements ou polices de chargement, engagements ou loyer des matelots;

Des polices d'assurances, obligations à la grosse, et en général de tous contrats concernant le commerce maritime;

Des prises faites en mer, des bris, naufrages et échouements, du jet et de la contribution des avaries et des dommages arrivés aux vaisseaux et à la marchandise;

Des droits de congé, balises, ancrages, et de tous droits dévolus à l'amiral; de la pêche en mer, dans les étangs salés et aux embouchures des rivières;

Des parcs et pêcheries, des rets et filets, et des ventes et achats de poisson; des dommages causés par les bâtiments de mer aux pêcheries, de ceux faits aux digues, quais, jetées, palissades, etc., et de la conservation des ports et rades dans leur profondeur et netteté;

De la levée des corps noyés en mer, sur les grèves ou dans les ports;

Des pirateries, pillages, et désertion des équipages, et de tous crimes et délits commis sur la mer, ses ports, hâvres et rivages.

Ils recevaient les maîtres des diverses professions maritimes.

Dans l'origine, ils avaient le droit même de juger les prises en première instance. Mais l'ordonnance de 1681, conforme en cela aux dispositions des lettres-patentes données à Toulon le 20 décembre 1659, ne leur en conserva que l'instruction.

Quoique fort arriérée, puisqu'elle remonte à 1327, époque où fut créée la charge d'amiral, l'institution des juges d'amirauté ne fut complétement réglementée que par l'ordonnance de 1681, chef-d'œuvre de la législation de Louis XIV, qui, après avoir été adoptée par toutes les nations maritimes, a fourni les éléments de notre Code de commerce.

Cette institution, qui conférait à la même personne les attributions du magistrat, de l'administration et du comptable, disparut en 1791 (1), après avoir, pendant sa longue durée combattu, bien souvent, pour la conservation de sa compétence. Sa lutte avec les juges consuls fut des plus vives ; elle finit par tourner à l'avantage de ces derniers, car la loi du 11 septembre 1790 leur attribua la connaissance du contentieux relatif aux transactions du commerce maritime.

Comme le fait judicieusement observer Beaussant, dans son *Code maritime* : il y a *des lambeaux de l'amirauté dans tous les ministères, dans tous les tribunaux, dans presque toutes les administrations.*

En effet, les cours d'assises sont chargées de connaître des crimes ;

Les tribunaux correctionnels, des délits et infractions ;

Les juges de paix, de la police locale ;

Les commissaires de police, de la levée des cadavres ;

(1) Loi du 9 août 1791, art. 1er.

Les préfets, sous-préfets et maires, de la police des ports et communes, et de la coupe des varechs ;

Les ponts et chaussées, des phares, feux et balises, et des travaux des ports de commerce ;

L'administration de la marine, des prises, bris, naufrages et échouements, et de la surveillance de la pêche maritime ;

Les douanes, de la délivrance des congés de mer et actes de francisation, et de la perception des droits de tonnage ;

Enfin, les tribunaux de commerce, des transactions maritimes.

Avec la répartition nouvelle, on gagna l'unité d'une seule juridiction commerciale, et l'admissibilité pure et simple des négociants à ces fonctions ; mais on perdit une centralisation précieuse pour l'étude des matières maritimes. Cette splendeur de la jurisprudence dans les siéges d'amirauté n'a jamais reparu ; elle ne pouvait briller dans l'institution actuelle, à cause du défaut de préparation et de la mobilité de la magistrature élective qui la compose.

Qu'il nous soit permis de porter un instant nos regards sur ce passé qui fut si utile et si glorieux. Peut-être de ce rapprochement naîtra-t-il quelque sujet de méditation pour l'avenir.

Si l'amirauté marseillaise n'était qu'une dépendance de l'institution générale organisée par l'ordonnance de la marine, elle sut y prendre un rang distingué, par

son application aux fortes études et par l'importance de son siége.

Elle avait, privilége bien flatteur, la connaissance de toutes les contestations survenant entre les consuls et les négociants, tant aux échelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique et de Barbarie, pour leurs affaires particulières. De même, en cas de contravention de la part de ces consuls, aux dispositions du réglement du 1er mars 1716, pour la distribution des congés de mer, leur procès devait être fait et parfait à l'amirauté marseillaise; l'appel ne pouvait avoir lieu qu'au parlement.

L'illustre auteur du *Traité des Assurances* fut conseiller à l'amirauté de Marseille (1), tandis que le commentateur si judicieux de l'ordonnance de la marine, Valin, remplissait les fonctions de procureur du roi au siége de l'amirauté de la Rochelle.

Ces deux exemples prouvent quelle excellente école de droit maritime nous fournissaient ces siéges de juridiction, où l'esprit de suite, les préoccupations de la science, venaient se marier à la spécialité des connaissances.

(1) M. Emérigon était né d'une famille marseillaise qui est encore représentée dans notre ville par un honorable légiste, héritier de sa science et de son nom. Un autre descendant de cette famille appartient à la magistrature de Bordeaux. M. Creps, professeur à l'école de droit d'Aix a publié un remarquable travail sur M. Émérigon et sur l'ouvrage qui lui a valu une si belle réputation parmi les jurisconsultes.

En 1711, soit comme moyen financier, soit pour ouvrir l'accès de ces tribunaux aux négociants, il fut rendu un édit qui créait une foule d'offices dans les amirautés du royaume. Un arrêt du conseil-d'état, du 12 mai de la même année, prescrivait les diligences nécessaires pour parvenir à la vente de ces offices, et pour les faire, en attendant, exercer par personnes capables.

L'édit voulant favoriser l'entrée dans ces fonctions des industriels et commerçants, portait : « Sa Majesté « *veut que tous les marchands, négociants et gens* « *entendus au fait du commerce et de la navigation* « *puissent les acquérir et exercer sans aucune incom-* « *patibilité.* »

L'édit ne fut pas enregistré au parlement d'Aix, mais il le fut au parlement de Paris.

Le siége de l'amirauté de Marseille se composait alors d'un lieutenant et d'un procureur du roi. Le lieutenant choisissait pour conseillers deux gradués et quatre négociants ; mais (fait à noter !) les quatre conseillers négociants n'acceptaient la commission que pour jouir de certains priviléges. Ils ne siégeaient jamais. On les vit seulement paraître dans quelques cérémonies publiques.

L'édit créait, en outre, un lieutenant criminel, un lieutenant particulier civil et criminel, six conseillers, un avocat du roi, un substitut, huit procureurs, des huissiers et des sergents. On l'éluda, en conférant aux

deux officiers les charges nouvellement créées. De la sorte, il n'y eut jamais à l'amirauté de Marseille que deux officiers en titre, ayant provision du roi et reçus au parlement.

Ce noble exemple de l'abstention constante des conseillers-négociants, de prendre part aux fonctions du tribunal d'amirauté, donne à comprendre quelle haute idée le commerce se faisait lui-même de ces tribunaux de droit maritime.

Les combinaisons du Code de commerce, qui a réuni sous la même juridiction élective, les matières du commerce de terre et de mer, sont précieuses, en ce qu'elles ont introduit le principe du jugement par les pairs et l'élément commercial dans la distribution de cette justice exceptionnelle. On a obtenu, de la sorte, deux résultats immenses : faire juger les faits et usages en meilleure et plus intime connaissance de cause; vulgariser la pratique du droit commercial, par la nécessité qu'éprouvent les juges consulaires d'en faire une application quotidienne et raisonnée. Ce bienfait, Marseille, par ses institutions anciennes, fut la première à le préparer.

Mais les meilleures innovations ont leurs vices : celui de ces juridictions à magistrature improvisée, fut peut-être d'appeler sur le siége des magistrats insuffisamment préparés aux discussions légales. Les scrupuleuses appréhensions de nos anciens conseillers-négociants d'amirauté témoignent du respect qu'avaient nos aïeux pour les dépositaires de la science du droit.

Cette honorable modestie ne serait-elle point un avertissement ? Ne semble-t-elle pas nous dire que la justice, pour sa bonne distribution, a besoin d'une certaine permanence de vues, d'une fixité d'études qui constitue une jurisprudence, une autorité? Il est à désirer que le commerce comprenne l'utilité d'une préparation pour ses magistrats consulaires. Aujourd'hui, l'étude du droit est considérée comme la condition préalable de l'admission dans une foule de carrières administratives ; pourquoi nos principaux négociants n'y verraient-ils pas un complément d'éducation précieux pour les jeunes gens qui se vouent au commerce? Ainsi se formerait une pépinière de juges consulaires possédant les principes théoriques en même temps que la connaissance des affaires.

Il est un autre sujet de méditation. Le roulement des fonctions de juge commercial détruisant les traditions, ne faudrait-il pas corriger cette propension forcée à la versatilité, par quelque institution fixe et indépendante, comme celle, par exemple, d'un ministère public? La surveillance des faillites, la régularité des audiences, la conservation des principes, ne pourraient qu'y gagner, sans que l'indépendance des tribunaux fût en rien diminuée...

Nous émettrons un autre vœu :

La répartition faite en 1791 des attributions de l'amirauté a donné aux tribunaux correctionnels le soin de connaître des infractions à la police de la navigation ou de la pêche, et de punir les manquements

graves à la discipline à bord des bâtiments de commerce.

A cet égard, il y a, ce nous semble, quelque chose à modifier.

Aujourd'hui, lorsqu'il est question d'infractions au réglement sur la navigation ou sur la pêche, de désertion à bord des bâtiments de commerce, d'insubordination, ou de tout autre délit demandant à être jugé sans retard, les tribunaux correctionnels en sont rarement saisis : les capitaines et les armateurs hésitent à s'exposer aux lenteurs de la justice qu'un navire ne peut pas toujours attendre; d'un autre côté, les administrateurs de la marine ne poursuivent pas toutes les infractions aux réglements maritimes, dans la crainte que le peu de gravité apparente des faits n'inspire à la magistrature une indulgence dont il lui serait souvent bien difficile d'apprécier les mauvais résultats. Il est tels arrêts rendus sur des affaires jugées sans importance, que l'administration de la marine a dû faire casser par la cour suprême, pour ne pas voir complétement renversé l'édifice de sa législation spéciale.

Tout cela est fâcheux.

L'inexécution des anciens réglements sur la navigation et sur la pêche appauvrit l'inscription maritime, cette précieuse ressource de nos armements militaires, et, en maintes localités, diminue les produits de la pêche, celle-ci s'exerçant par des procédés destructeurs dont l'emploi est prohibé.

Quelque nécessaire, du reste, que nous paraisse

une réforme au point de vue des tribunaux compétents pour juger les contraventions à la police de la navigation et de la pêche, nous croyons d'un intérêt encore plus grand de leur enlever la connaissance des plaintes qui révèlent un manque presque absolu de discipline à bord des batiments de commerce. Le vice radical de la juridiction actuelle est que, même dans le cas de la condamnation des prévenus, la peine ne suit point assez complétement le délit, pour produire un certain effet sur l'ensemble de la population maritime. Il serait trop long d'énumérer ici les conséquences fâcheuses qu'a, pour notre navigation marchande, le défaut de discipline parmi les équipages : augmentation forcée des salaires pour se procurer de bons hommes; en pays étrangers, dépenses d'hôpital, de prisons, et de journaliers ; souvent, à la mer, perte irréparable de temps, par suite de négligence dans le service des matelots : telle est, en l'état, une faible partie des charges que supportent nos armateurs.

Aussi, la publication d'un code pénal maritime est-elle instamment demandée par tous les députés organes des ports de commerce. Dans la séance de la Chambre du 23 juin 1842, l'honorable M. Mermillod disait : « La commission du budget a exprimé, dans son rapport, les regrets qu'elle éprouve de voir encore « ajourné le projet de code de la marine marchande, « depuis si long-temps promis. Le gouvernement doit « être à même de soumettre à la discussion une loi « dont l'urgence est si universellement appréciée, et

« qui mettra un terme à des excès dont le commerce « se plaint de toutes parts. »

A cette interpellation, M. le Ministre de la marine répondait :

« Deux éditions d'un projet de code ont été succes- « sivement soumises à l'examen du comité de la « guerre et de la marine, au conseil-d'état qui, cha- « que fois, a fait cette grave objection, tirée des prin- « cipes qui, selon lui, ne permettent pas la création « de la juridiction exceptionnelle à laquelle devait être « confiée, dans le système du projet, le jugement des « délits à réprimer. Il vaut mieux, ajoutait le Minis- « tre, laisser les choses dans l'état actuel que de don- « ner naissance à une loi défectueuse. »

Avec M. Mermillod, nous ne répondrons point à M. le Ministre de la marine « qu'aux yeux de beau- « coup de personnes compétentes, les strictes règles « du droit commun sont reconnues inapplicables à « des conditions telles que celles qui se rencontrent à « bord des bâtiments de commerce. » Non ! nous oserons croire seulement que la majeure partie des difficultés devant lesquelles on s'arrête aujourd'hui, disparaîtrait, si la connaissance des infractions à la discipline à bord des navires marchands était placée dans les attributions des tribunaux de commerce.

Les armateurs et capitaines apprécieraient mieux que les juges des tribunaux correctionnels la gravité des faits qui leur seraient soumis; et, par une répression prompte et énergique, inspireraient aux hom-

mes de mer une crainte salutaire. Alors, on ne verrait plus les commissaires de l'inscription maritime obligés de se constituer, sous leur responsabilité personnelle, les commissaires de police des hommes embarqués, de les punir, à la grande satisfaction du commerce, mais au mépris de la loi. Un rôle différent leur serait assigné ; dans toutes les causes relatives à la police de la navigation et de la pêche, et au maintien de la discipline parmi les équipages, ils rempliraient, auprès des tribunaux de commerce, les fonctions de procureur du roi ; à eux, conséquemment, le soin de poursuivre les délits, de dénoncer les infractions aux réglements, de réclamer l'application des lois.

Nous voulons les mêmes juges, et des juges aussi compétents que possible, pour tout se qui se rapporte aux choses et aux hommes de mer ; car l'établissement maritime de Colbert est une œuvre si homogène et si complète qu'on ne saurait y toucher, fût-ce dans le moindre détail, sans l'ébranler dans son ensemble, et porter ainsi à la puissance du pays une atteinte irréparable.

Ces idées, confuses encore, nous font exprimer le vœu de voir l'attention des hommes compétents et des esprits sérieux se porter vers ce sujet de haut intérêt public.

CHAPITRE VI.

—

Hôtel des Monnaies.

—

Le commerce des premiers Marseillais se fesait principalement par échange de denrées ; mais les ventes contre espèces monnoyées étaient aussi en usage chez eux. Ce fait est démontré par l'existence d'une grande quantité de médailles antiques fabriquées dans le style grec et qui portent les insignes de Marseille.

Les médailles ou monnaies frappées avant l'ère chrétienne représentent tantôt la tête d'Apollon, tantôt celle de Diane. Au revers figurent un taureau *cornupete*, un caducée ou une galère, quelquefois une grappe de raisain, une corne d'abondance, une roue à quatre rayons, un aigle ou un dauphin. On lit pour légende : Μασσαλήλον. Les médailles de l'ancienne république marseillaise étaient toutes frappées en argent ou en cuivre. Cette absence complète de monnaie d'or est une singularité

remarquable dans l'histoire de Marseille, et un des problèmes de la numismatique. Sauf une explication plus savante que nous laissons aux antiquaires, c'était probablement l'effet d'une prohibition démocratique, une sorte de loi somptuaire renouvelée de Lacédémone.

Partout on trouve des monnaies de Marseille ; elles avaient cours sur tous les marchés commerciaux et étaient recherchées tant à cause de leur beauté que de leur valeur intrinsèque. Pendant une longue suite de siècles, leur titre n'a pas souffert la moindre altération. C'est là un fait qui témoigne d'une civilisation avancée et qui contraste singulièrement avec la grossièrete de l'autonomie gauloise.

Il existe quelques pièces de monnaies *fourrées* sur lesquelles les diverses couches de métaux sont parfaitement mariées, ce qui prouve que l'art de plaquer était en usage à Marseille dès la plus haute antiquité.

La fille de Phocée frappe une grande variété de pièces en argent et en cuivre, elle fonde plusieurs villes sur les côtes de la Méditerranée et sur les bords du Rhône, elle apprend à ses voisins l'usage du numéraire et l'art de le fabriquer. Devenue chrétienne, elle cesse de battre monnaie par scrupule de conscience, et, pour éviter la représentation des figures empruntées au paganisme qui subsistait encore dans tout l'empire romain ; mais, en 325, elle frappe à l'effigie de Constantin, avec le labarum et le monogramme du Christ.

Sous la domination Bourguignonne, puis sous celle des rois de France, Marseille sait conserver ses priviléges et notamment son hôtel des monnaies. Presque toutes les pièces de la première race, et quelques-unes de la seconde ont été frappées dans notre ville ; une ou deux portent l'épigraphe de *Massilia* en toutes lettres; sur les autres ne figurent que les initiales *M A*.

Il est à remarquer que, dans toute l'étendue de l'empire français, très-peu de villes avaient des monnaies *fixes* (1). Marseille jouissait de ce précieux avantage.

Toutefois nous devons faire observer que les statuts de la cité phocéenne, dont quelques livres remontent aux kalendes de décembre 1265 ne font jamais mention de la monnaie fabriquée dans son sein. Toutes les condamnations d'amende, toutes les fixations de prix y sont exprimées en livres, sols et deniers royaux couronnés. Il y est même parlé de plusieurs monnaies étrangères qui avaient cours sur la place, comme des bezants et des sterlings. Quand on songe que ces statuts municipaux ne négligent aucun détail, on a quelque raison de s'étonner du silence qu'ils gardent sur un objet aussi important que la fabrication locale de la monnaie.

Malgré les révolutions qu'éprouve Marseille, dé-

(1) Les rois fesaient fabriquer des espèces dans les différents palais où ils allaient résider. Cette monnaie était distincte et moins appréciée que les valeurs *fixes* ; elle portait cette inscription : *Moneta Palatina*

membrée de la monarchie par l'usurpation de Bozon, malgré l'état d'abaissement où la plongent tantôt les ravages de la peste, tantôt les incursions des barbares et les ténèbres de la barbarie répandus par le X^e^ siècle, Marseille trouve le moyen de survivre à tant de calamités, grâce à ses richesses monnoyées qui servent d'aliment à un commerce fort étendu.

Sous les successeurs des rois d'Arles et des comtes de Barcelone, Marseille frappe des bezants d'or à 23 karats, et des pièces d'argent connues sous le nom de marseillez. Dans le cours du XII siècle, elle rachète avec cet or et cet argent son indépendance aux vicomtes. Elle se crée un magistrat municipal, nommé podestat, rector ou vicarius, élu annuellement et investi d'une autorité presque absolue. Elle fait la guerre aux Génois en faveur des Pisans et, bravant les foudres du Vatican, elle entre dans le parti de Raymond, comte de Toulouse. Elle jette dans la balance de la politique le poids de ses richesses, et, à l'aide de la conversion des lingots en espèces à haut titre, rend des services éminents au pays.

En 1216, Marseille obligée de faire un traité avec Bérenger, comte de Provence, sur le droit de monnoyage, reçoit de ce prince l'autorisation de fabriquer *ad libitum*, moyennant deux deniers par marc, redevance que Charles d'Anjou I^er^ porta plus tard à 12 deniers. En Syrie, en Egypte, on trouve beaucoup de monnaies marseillaises au blason de ce dernier; l'explication toute naturelle de ce fait c'est que Charles

d'Anjou, allant rejoindre Louis IX, son frère, s'embarqua dans notre port avec une multitude de barons et de chevaliers, au nombre desquels était l'historien Joinville, et que Marseille fournit pour l'expédition de la croisade une quantité considérable de galères et d'argent, et contribua ensuite, en grande partie, au paiement de la rançon du roi. Mais le pays étranger qui a le plus absorbé de monnaies marseillaises, c'est, sans contredit, la Sicile ; en effet, notre ville enrichie par les saintes expéditions d'outre-mer, fournit à Charles d'Anjou, devenu roi des Deux-Siciles, une flotte et des sommes d'argent pour prendre possession de ses états. Les espèces dont il s'agit portent l'effigie de ce prince, avec l'inscription remarquable de *Filius Franciæ*, et avec une croix et une fleur de lis au revers.

Une particularité curieuse et bien caractéristique s'est produite en 1285, sous Charles II, comte de Provence. Un édit de ce prince ordonne la refonte générale des monnaies ; mais les espèces fabriquées à Marseille sont seules réservées, et, cette honorable exception témoigne ainsi de la haute réputation dont jouissait à si juste titre la fabrication locale. A cette époque, il existait des hôtels des monnaies à Saint-Remy et à Tarascon ; mais les produits étaient en complet discrédit. A Marseille on ne les acceptait pas comme numéraire; ils n'étaient considérés que comme marchandise, suivant la déclaration assermentée des négociants.

On sait que, par une disposition testamentaire, Charles du Maine institua Louis XI, roi de France, son héritier universel, et le pria de conserver aux Provençaux, conséquemment aux Marseillais, les dons, immunités et priviléges accordés par ses prédécesseurs. Le maintien de l'hôtel des monnaies est implicitement compris dans le vœu du testateur, quoiqu'il ne figure pas nominativement dans l'acte ; aussi Marseille continue-t-elle à fabriquer, plus que jamais, à l'effigie du roi de France, qui prend la qualité de *comes Provinciæ*, gravé en exergue sur la médaille.

Malgré la réunion de la Provence à la couronne, les archevêques d'Arles persistèrent seuls à battre monnaie à leurs armes dans la ville de Mont-Dragon ; mais ils ne tardèrent pas à subir la peine de leur résistance, Louis XII proscrivit cette monnaie ultramontaine et de mauvais aloi.

L'invention du balancier faite en 1550, et introduite d'abord dans la seule monnaie de Paris, paralysa par contre-coup la fabrication des provinces, dont les procédés arriérés ne pouvaient plus lutter. Cette sorte de monopole, sinon de droit, du moins de fait, se prolongea assez long-temps ; cette circonstance, réunie aux troubles de l'état, suspendit complétement l'industrie monétaire à Marseille. Ce fut en 1577 seulement que Henri III, frappé des graves inconvénients attachés à cette suspension, et voulant ranimer le commerce si compromis de notre port, essaya de rétablir sa monnaie ; mais la continuation des troubles, les fu-

reurs de la ligue, le double fléau de la peste et de l'influence espagnole désolent Marseille et arrêtent l'exécution de l'édit.

C'est dans ces conjonctures critiques, qu'Aix, par des mains séditieuses, fait frapper de la monnaie à l'effigie du cardinal de Bourbon, sous la dénomination de Charles X. Marseille, quoique dévouée à la ligue, ne fabrique point : le commerce, ami de l'ordre et de la paix, n'aurait pu fournir de matières. D'ailleurs la faction castillane dominait, elle répandait l'or et l'argent du Mexique à l'effigie de Philippe II. C'était la monnaie courante, exclusivement au pouvoir des chefs ligueurs et des autres factieux.

En 1594, le comte de Carcès, gouverneur de la ville d'Aix, se détache du parti dévoué au duc de Mayenne, et, de concert avec la noblesse et les notables, reconnaît la souveraineté du Béarnais; en retour de cette soumission, les habitants d'Aix demandaient au roi le privilége de la fabrication de la monnaie royale; mais Henri IV ne voulut point déposséder Marseille d'un établissement qu'elle avait de temps immémorial, et qui était si bien placé pour rendre de précieux services au commerce et à l'état.

Le favoritisme prévalut plus tard sur ces considérations majeures, et la ville d'Aix, en sa qualité de capitale de la Provence, enleva à Marseille la roturière son hôtel des monnaies, qu'elle avait exploité près de deux mille ans.

Enfin, en 1787, sur des réclamations motivées par

les crises qu'avaient occasionnées sur notre place la rareté de numéraire, l'hôtel des monnaies, remède unique à tant de maux, fut transféré d'Aix à Marseille.

D'après l'historique succinct qui précède, la fabrication du numéraire peut être considérée comme un thermomètre de la prospérité locale. Ses interruptions et ses intermittences se rattachent invariablement à des calamités commerciales. Mais le balancier, un moment arrêté, se remet sans cesse en mouvement par la seule loi de l'équilibre; espérons qu'il en sera de même aujourd'hui. Plus que jamais, comme nous allons le démontrer, Marseille a besoin de cet énergique instrument de puissance et d'action.

Aucune ville ne réclame plus impérieusement un atelier de monnaies; nous ne craignons pas d'avancer qu'après Paris, c'est celle où le gouvernement aspire le plus fréquemment le numéraire en circulation. Les paiements des nombreux services que nécessite l'occupation militaire d'Alger, ceux non moins considérables auxquels donnent lieu les chantiers, les escadres de Toulon, et les communications journalières avec la Corse, sont autant de gouffres ouverts où vont périodiquement s'engloutir nos produits monnayés. Cette considération seule devrait être concluante, car il serait juste de laisser à notre ville l'unique moyen qu'elle peut avoir de combler le vide opéré par de si énormes exportations.

Mais ce n'est pas tout, la richesse des productions

méridionales vient tout naturellement se joindre, pour l'absorption du numéraire, aux causes artificielles que nous avons signalées. Ainsi, avec l'intérieur, la garance, la soie, les huiles, ces articles si précieux; enlèvent incessamment à Marseille une forte partie du numéraire. D'autre part, l'étranger, soit le Maroc, le Levant, l'Egypte, l'Italie, fournissent un élément d'exportation plus considérable encore. Ces diverses aspirations qui facilitent les transactions nationales au dehors, n'en désargentent pas moins la place et produisent une rareté d'espèces et, par suite, une élévation d'escompte qu'il faut, autant que possible, prévenir.

Indépendamment de ces considérations majeures, on voudra bien ne pas perdre de vue que Marseille est, plus qu'aucune autre ville de France, à portée de desservir un hôtel des monnaies, par suite de son voisinage avec le Levant et l'Espagne.

Cette dernière exploite avec succès de nombreuses mines de plomb argentifère; chaque mois elle nous expédie, par les bateaux à vapeur, environ quatre millions en lingots dont les retours se font instantanément en écus de cinq francs; de telle sorte que l'argent monnayé s'épuise, et que la matière première, pouvant seule combler le vide, ne se fabrique plus ici et s'éparpille sur divers points, à Naples, surtout, lorsque l'élévation des changes directs le permet, et exceptionnellement à Lyon et à Paris. Il est évident que la facilité et l'économie des transports par ba-

teaux à vapeur rendent presque toujours préférable l'envoi des lingots à l'étranger. La fabrication marseillaise qui serait si économiquement placée, se trouve interdite, et cela en présence des exportations continuelles et exorbitantes de pièces de 5 francs que l'on puise à notre banque, jusqu'à concurrence de 90 à 100 millions par an, somme qu'elle est obligée de faire revenir, à grands frais, dans ses coffres.

Ce courant continu d'espèces est pour la banque de Marseille une source permanente de sacrifices : et l'on évalue à plus d'un million la perte que les transports obligés des espèces lui a fait éprouver depuis sa création.

Le remboursement des billets se fait quelquefois si brusquement et dans de si larges proportions, que la banque a cru devoir, par prudence autant que par économie, organiser un système de fourgons pour le transport spécial des espèces puisées aux comptoirs de la banque de Montpellier et de St-Etienne. Elle s'est assuré ainsi les moyens de maintenir un capital en numéraire propre à pourvoir aux éventualités et à prévenir une crise. Malgré ces sages précautions, l'argent monnayé est souvent si rare à Marseille, que le commerce s'en trouve sensiblement affecté.

On se tromperait grossièrement, si l'on entendait réduire la question à un intérêt purement local. L'intérêt tout entier du pays, mais surtout celui de la banque de France, réclame, aussi haut que notre ville, le rétablissement de l'hôtel des monnaies.

Il est évident, en effet, que cette administration mère est obligée de remplacer les masses d'espèces enlevées à ses succursales ; et les sacrifices auxquels la soumet la distance parcourue se complique pour elle par l'infériorité de ses moyens de transport (1).

Il est pénible de penser que tous ces frais sont faits, sans compensation aucune, et que la fabrication des monnaies à Marseille procurerait au pays des avantages incontestables.

Pour ne parler que des résultats directs de cette fabrication, on peut poser les chiffres suivants :

Envoi des lingots à Paris....F. 4 50 par 1000 fr.
Retour de la monnaie à Marseille F. 4 50 » 1000 »
Perte d'agio pour 15 jours $^1/_4$ p. %
Soit en tout $^1/_4$ p. % environ.

En calculant sur 50 millions seulement qui représentent l'importation des lingots d'Espagne et du Levant, on trouverait un bénéfice annuel de F. 625,000 à battre monnaie à Marseille plutôt qu'à Paris.

Ces avantages pécuniaires ne seraient pas les seuls, le commerce et l'industrie en recueilleraient encore de plus importants qui accompagnent toujours l'abondance du numéraire.

Après de pareilles considérations, on se demande quels sont les motifs sérieux qui ont pu jusqu'à ce jour paralyser une mesure aussi juste que rationnelle.

(1) Les transports d'espèces de la banque de France se font par les diligences.

Dira-t-on que la vérification du titre offre des inconvénients pour la monnaie fabriquée hors de la capitale ?

Mais on sait très-bien que le titre est vérifié à Paris par les agents de l'administration, et que la monnaie ne peut être livrée à la circulation qu'après la constatation du contrôle officiel.

Accusera-t-on la fabrication provinciale de ne pas atteindre la perfection des types parisiens? Grief illusoire et sans portée, puisque les coins viennent de Paris; et que d'ailleurs le gouvernement peut trouver dans son droit de contrôle les moyens de refuser la monnaie tout aussi bien pour imperfection de type que pour inexactitude du titre.

Objectera-t-on, enfin, l'expérience malheureuse du dernier directeur, et verra-t-on dans une faillite qui tient en grande partie à des causes étrangères, une impossibilité d'exploitation pour l'avenir?

A cela nous répondrons que la position favorable dans laquelle se trouverait actuellement la fabrication marseillaise, par suite des arrivages nombreux de lingots combinés avec l'enlèvement rapide des espèces, doit annuler toutes les appréhensions : on ne peut raisonnablement construire le présent avec les débris d'un passé qui lui est inapplicable. Dans une ville opulente et laborieuse, comme la nôtre, il ne manquerait certes pas d'hommes intelligents qui rechercheraient les avantages d'une direction, naturellement privilégiée. Nous tenons de bonne source que des maisons considérables,

même étrangères au pays, se sont émues de la mesure fatale dont notre place est menacée, et seraient disposées à se réunir à des maisons marseillaises pour l'exploitation immédiate d'un hôtel des monnaies.

Comment en serait-il autrement? Au point de vue de la spéculation particulière, et sans tenir compte des avantages généraux, une pareille direction ne peut être qu'excellente. Elle réunit toutes les conditions de réussite possibles : bon marché des matières premières, et débouché incessant du produit fabriqué.

Au prix de 5 fr. 1/2 et jusqu'à six fr. un directeur des monnaies trouve une convenance suffisante à battre des écus. Or, en ce moment, par exemple, le prix de l'argent fin est de 3 fr. à 2 50.

En l'état, qu'advient-il de cette matière précieuse? Au lieu de rester à Marseille, elle s'expédie aux hôtels des monnaies d'Italie, et si nous continuons à ne pas l'employer, il est à craindre que les expéditeurs, mieux avisés, ne finissent par s'apercevoir de l'avantage qu'il y aurait pour eux à diriger leurs consignations directement sur Gênes, Naples, Florence, Milan ou Turin. N'y a-t-il pas lieu de conclure que la mesure projetée est inopportune et anti-nationale, et que la centralisation parisienne au profit de laquelle a été rêvée la suppression de tous les établissements monétaires de province, ne monopolisera que ce que voudra bien lui laisser l'étranger.

Les matières d'or et d'argent forment une branche importante des retraits du commerce local avec le Le-

vant ; dès lors la fermeture prolongée de notre hôtel des monnaies pourrait déterminer les importateurs soit à délaisser ces retraits, soit à les diriger vers les ports étrangers qui entretiennent aussi des relations avec les mêmes échelles, l'importateur devant, en dernière analyse, supporter l'accroissement de frais de commission, et les risques assez forts de la route que nécessite la double opération de l'envoi à Paris des métaux, et de leur retour après fabrication.

Ces diverses considérations doivent paraître décisives dans un moment où la concurrence étrangère est inquiétante, et où le moindre poids jeté dans la balance commerciale peut la faire pencher en faveur de nos voisins, d'autant plus redoutables, en l'espèce, que leurs produits, identiques aux nôtres, ont un cours égal même sur nos marchés.

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE PREMIER VOLUME.

Pag.

AVANT-PROPOS..... V

LIVRE Ier.

Ire PARTIE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES sur l'importance de l'Industrie et du Commerce de Marseille... 1

CHAP. Ier. — Grande Navigation. — Mouvement comparé de la Grande Navigation marseillaise et de celle des principaux Ports français.. 15

CHAP. II. — Grand et Petit Cabotage français. — Même mouvement comparé..... 25

CHAP. III. — Transit. — Même mouvement comparé... 37

CHAP. IV. — Entrepôt. — Même mouvement comparé. Etude spéciale sur les réexportations... 49

Rôle de Marseille dans la Navigation réservée..... 52

Rôle de Marseille dans la Navigation de concurrence..... 58

Influence du Commerce de Marseille sur l'Inscription maritime..... 64

CHAP. V. — Grandes Fabrications marseillaises..... 83

CHAP. VI. — Conclusion et Résumé des Chapitres précédents..... 89

*

2e PARTIE.

APERÇU GÉNÉRAL sur les besoins d'un grand Port et sur les Améliorations que Marseille réclame. 99

CHAP. Ier. — Améliorations d'ensemble..... 105

Condition actuelle du Port de Marseille.... *Ib.*

Condition future de ce Port..... 113

§ Ier. Bassin de carénage pour les navires à vapeur..... 118

§ II. Forme sèche pour ces mêmes navires. 126

§ III. Elargissement de l'entrée du Port.... 131

§ IV. Achèvement de la route de ceinture.. 140

§ V. Curage et Assainissement du Port.... 142

CHAP. II. — Améliorations au point de vue de la sécurité du Port..... 155

§ Ier. Protection maritime..... 157

§ II. Protection militaire..... 169

CHAP. III. — Docks..... 175

Définition de ces Etablissements et de leurs avantages..... 178

Application au port de Marseille..... 185

Emplacement..... 186

Dispositions intérieures..... 188

Contenance en Marchandises et en Navires. 190

Conditions douanières et isolement..... 199

Tarifs..... 200

CHAP. IV. — Influence du Canal de Marseille sur les Etablissements industriels..... 209

CHAP. V. — Appendice.— Grandes Améliorations d'une utilité indirecte..... 221

§ Ier. Port du Frioul..... 221

§ II. Construction d'une Bourse..... 225

§ III. Canal de l'étang de Berre..... 228

§ IV. Amélioration de la Navigation du Rhône..... 238

§ V. Achèvement de la grande ligne de fer, de sud à nord..... 238

LIVRE 2.

AVANT-PROPOS..... 245
CHAP. Ier. — Franchise du Port de Marseille..... 249
CHAP. II. — Exemption du droit de Tonnage..... 269
CHAP. III. — Intendance Sanitaire..... 289
CHAP. IV. — Chambre de Commerce..... 323
CHAP. V. — Juridiction Consulaire..... 349
CHAP. VI. — Hôtel des Monnaies..... 367

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT.

PAR

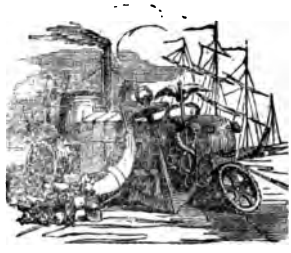
S. BERTEAUT,

SECRÉTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE;

OUVRAGE COURONNÉ EN 1845

Au Concours fondé par M. le baron Félix de Beaujour.

TOME SECOND.



MARSEILLE.

TYPOGRAPHIE BARLATIER-FEISSAT ET DEMONCHY,

RUE CANEBIÈRE, 19.

—

1845.

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT.

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT,

PAR

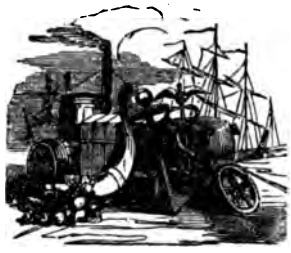
S. BERTEAUT,

SECRÉTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE;

OUVRAGE COURONNÉ EN 1845

Au Concours fondé par M. le baron Félix de Beaujour.

TOME SECOND.



MARSEILLE.

TYPOGRAPHIE BARLATIER-FEISSAT ET DEMONCHY,

RUE CANEBIÈRE, 19.

1845.

EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE.

Le premier volume de cet ouvrage a été spécialement consacré aux questions locales ; mais Marseille ne devait être qu'un point de départ et une sorte de transition pour arriver à des questions d'un intérêt plus général. Le lecteur étranger à la cité Phocéenne ne peut lui-même nous savoir mauvais gré du développement que nous avons donné à l'examen des intérêts d'un grand port dont la prospérité se lie si intimement à l'avenir commercial de la France. Il faudrait plaindre les esprits qui verraient un monopole dangereux dans cette concentration d'intérêts et de forces vives, et qui imagineraient créer la prééminence nationale par voie d'éparpillement. S'il dépendait de l'Angleterre de couper Liverpool en plusieurs morceaux, elle se garderait bien d'en séparer les

tronçons pour les répartir sur son littoral. Voilà pourtant l'œuvre sacrilége que tendraient à accomplir les hommes qui jalouseraient le grand port méditerranéen.

Cela dit pour la justification de la première partie de notre ouvrage, nous passons aux matières qui doivent composer la seconde. Nous allons dérouler une nouvelle série de chapitres, empruntés à des sujets divers qui n'ont plus rien de particulier pour Marseille, mais qui constituent un lot commun entre tous les ports.

La côte occidentale d'Afrique et la Chine, ces arènes ouvertes à la concurrence des peuples, seront l'objet de quelques aperçus. Nous tâcherons d'éclairer notre commerce sur quelques écueils, généralement ignorés, qu'il pourrait rencontrer dans ces parages lointains. Heureux si nous pouvons prévenir des naufrages, et contribuer surtout à mettre dans la bonne voie le vaisseau de l'état, fourvoyé par des instruments inexacts et trompeurs.

Nous ferons une halte en Algérie, puis dans la Guyane, possessions françaises qui ont, sur nos autres colonies, l'avantage de s'appuyer sur un vaste continent, et dont le champ d'exploitation peut dès lors être illimité. Nous effleurerons à leur sujet les points délicats soulevés par les projets de colonisation.

Le navire étant le levier indispensable pour remuer les continents d'outre-mer, nous nous préoccuperons de la mauvaise condition faite à cet instrument de puissance. Nous constaterons les déplorables effets de la cherté de nos armements, et nous indiquerons les moyens de sortir de l'impasse où la France est acculée par le coût excessif de son capital navigant.

Nous réserverons quelques pages à une question de haute économie publique qui, à raison de son importance, mériterait des volumes ; nous voulons parler de la question Franco-Belge.

Nous expliquerons comment la Belgique, dont l'inclination est toute pour la France, se trouve, par la faute de notre système protecteur, à la veille de se jeter dans les bras de l'Allemagne : renouvelant ainsi la vieille histoire de Marie de Bourgogne qui, repoussée par la tyrannie de Louis XI, se fiança à Maximilien d'Autriche, lorsqu'au fond du cœur elle brûlait d'apporter son apanage de Belgique et sa riche dot à la couronne de France.

Après avoir signalé les avantages d'une alliance douanière que tout nous conseille, nous constaterons les inconvénients qui résultent d'un autre traité, malheureusement accompli.

Par suite de la convention de 1838, stipulée avec la Turquie, la France et l'Angleterre surprises sont tombées dans le filet ottoman qu'a tendu l'adroit cabinet de St.-Pétersbourg ; depuis lors le commerce français en est réduit à réclamer la protection étrangère, et à emprunter la signature russe dans un pays, où jadis omnipotent, il remplissait lui-même, vis-à-vis des autres puissances le rôle de protecteur. Nous débrouillerons une à une les mailles si bien ourdies de cette œuvre diplomatique, et nous indiquerons les moyens de dégager les intérêts compromis.

La vapeur qui, dans un avenir prochain, doit régénérer la marine, nous a paru un fait trop important pour ne pas fixer notre attention. Nous découvrirons la perspective réservée aux peuples qui, prenant une intelligente initiative, sauront appliquer le nouveau moteur au transport des marchandises. La Méditerranée peut déjà être considérée comme le royaume de la vapeur; il s'agit de savoir maintenant quelle ville en deviendra la Capitale? Marseille a plus de chances qu'aucun autre port, mais à la condition expresse que les paquebots de la ligne française modifieront leur itinéraire, actuellement favorable à l'étranger, et prêteront leurs roues à la for-

tune du pays. Pour peu qu'on la délaisse, Marseille est supplantée, et la Méditerranée, ce lac français, peut fort bien devenir anglaise ou autrichienne.

Partisan de la liberté commerciale, nous serons sévère envers la Douane qui représente la tendance rétrograde ; nous redresserons donc quelques abus de fiscalité, et nous demanderons, par exemple, que les plombs apposés à chaque colis soient uniquement une garantie contre la contrebande, mais non point une source de bénéfices personnels.

Enfin, les sucres, les graines oléagineuses, le sel, les céréales et les annexes de ces questions, telles que les raffineries, les fabriques de savon, de produits chimiques et les minoteries trouveront place tout naturellement dans le cadre de notre livre. Ces articles d'alimentation populaire et de première nécessité éveillent partout de généreuses sympathies : ils motivent en France d'énergiques protestations; ils ont produit *l'agitation* anglaise, et nous ne pouvons rester neutres dans cette bataille quotidienne que le bon sens livre au monopole. Ces questions sont à la fois économiques et humanitaires ; elles touchent à l'agriculture, au commerce, à l'industrie, et nous tâcherons de leur conserver dans nos

pages le caractère complexe qui les distingue. Le système prohibitif, cette magnifique invention dont le brevet est expiré, a trop long-temps dicté la législation qui régit ces matières, et nous ferons entendre quelques vérités dans l'intérêt du consommateur qui est tout le monde.

Au seul énoncé de ces divers sujets, il est facile de voir que nous n'avons pas la prétention de faire une œuvre complète : c'est plutôt un recueil de cahiers commerciaux pour l'instruction de quelques questions à l'ordre du jour, qu'un livre dans l'acception rigoureuse du mot. Mais dans ces chapitres, décousus en apparence, on reconnaîtra facilement le lien qui les unit : le respect des principes économiques, et le désir d'être utile au pays.

MARSEILLE

ET LES

INTÉRÊTS NATIONAUX QUI SE RATTACHENT A SON PORT.

CHAPITRE Ier.

Côte occidentale d'Afrique.

COMMERCE DU SÉNÉGAL ET DE SES DÉPENDANCES.

On fait généralement honneur aux Espagnols et aux Portugais des premières expéditions qui ont été dirigées sur la côte occidentale d'Afrique. C'est là une erreur qu'il importe à notre patriotisme de relever. La France avait pris l'initiative : dès le XIVe siècle, elle établissait des comptoirs depuis l'embouchure du Sénégal jusqu'à l'extrémité du golfe de Guinée ; elle accomplissait cette œuvre commerciale avec les capitaux de Rouen et les marins de Dieppe. Des restes de bastions, portant les armoiries nationales et disséminés sur la côte, déposent de notre ancienne occupation. Nos pères avaient successivement formé les éta-

blissements du Sénégal, de la rivière de Gambie, de Sierra-Leone et de la côte de Malaguette.

Les guerres civiles et étrangères qui désolèrent la France au XV^e^ siècle vinrent paralyser l'essor des entreprises maritimes. Rouen, la ville commanditaire des comptoirs africains, était tombée au pouvoir de l'Angleterre : la conservation de notre nationalité n'avait tenu qu'à une femme, et dans ces moments critiques, on pense bien que les conquêtes de l'extérieur devaient être gravement compromises. Aussi les Espagnols, les Anglais et les Hollandais se partagèrent-ils nos dépouilles en Afrique ; la France ne conservait que le Sénégal.

Toutefois, de meilleurs jours ne tardèrent pas à luire : la France ressaisit ses possessions et ses droits ; Dieppe et Rouen, dépossédés de leurs comptoirs, reprirent leur ancien héritage.

En 1664, les établissements de la côte occidentale d'Afrique échappaient de nouveau à ces villes associées et marchandes ; mais cette fois, du moins, la cession était volontaire. La compagnie des Indes occidentales achetait à prix d'or le privilége exclusif du commerce sur toute la côte d'Afrique, depuis le Cap-Vert jusqu'au Cap de Bonne-Espérance.

Il pourrait être curieux de relater ici les diverses phases de prospérité et de décadence intermittentes par lesquelles passa le commerce national dans cette partie du Globe. La vente successive des priviléges d'exploitation à des compagnies qui finissaient par des

liquidations plus ou moins onéreuses, pourrait nous donner quelques enseignements utiles. Elle démontrerait la double stérilité de ce moyen artificiel qu'on appelle le monopole, et de ce commerce criminel connu sous le nom de traite. Mais cette récrimination contre le passé nous éloignerait de notre but.

Nous ne passerons point sous silence le préambule des lettres-patentes délivrées en 1696, à l'occasion d'un des changements précités; il pourra fixer les idées sur la nature du commerce d'Afrique, à cette époque, et sur l'étendue des lieux qu'il embrassait. Ce préambule s'exprime ainsi:..... « Comme le commerce « qui se fait au Sénégal et sur les côtes d'Afrique est « un des plus considérables, tant par le trafic des « cuirs, gomme, cire, morfil, poudre et matières « d'or et autres marchandises fines, que par les nè- « gres qu'on porte aux îles d'Amérique, si nécessaires « pour la culture des sucres, tabacs, cotons, indigos « et autres denrées qui sont apportées de ce pays en « France, et dont nos sujets tirent de si grands avan- « tages, nous avons résolu de maintenir ce commerce « important..... et si avantageux au bien de « notre état. etc., etc. »

Ces lettres-patentes donnaient à la nouvelle compagnie la jouissance en toute propriété des forts, habitations, terres et pays appartenant à l'ancienne compagnie, en vertu des traités faits avec les rois noirs ou à titre de conquête, dans l'Ile et Château d'Arquin, rivière et fort du Sénégal et leurs dépendances, riviè-

res de Gambie, Rissaux (Rissas) et autres rivières et pays qui sont le long de la côte d'Afrique, depuis le Cap-Blanc jusqu'à la rivière de Sierra-Leone, dans tous les pays de la Concession, même du fort de Gambie, ci-devant occupé par les Anglais, et sur eux récemment pris, ainsi que de l'Ile Gorée et dépendances.

Nonobstant l'étendue des domaines à exploiter, la compagnie concessionnaire, accablée de dettes et de procès, fesait, pour ainsi dire, cession misérable quinze ans après la consécration de son achat, et laissait la place vacante à une autre société, la quatrième depuis l'installation des comptoirs français en Afrique.

Grâce à la direction qui fut imprimée aux affaires, cette compagnie réalisa d'importants bénéfices; mais la guerre vint mettre un terme à cette prospérité. En 1758, le lion britannique fit momentanément sa proie du Sénégal et de Gorée: le traité de paix de 1783 put seul nous réintégrer dans nos possessions. Ce traité règle encore aujourd'hui les droits de la France et de l'Angleterre sur la côte occidentale d'Afrique: c'est lui qui interdit à nos rivaux le pouvoir de former un établissement quelconque dans la rivière de St.-Jean, sur la côte ou dans la baie de Portendick, en leur laissant la faculté de faire la traite de la gomme sous voile et à bord. Ce point nous paraît essentiel à constater; il pose les limites précises de nos droits respectifs qu'on serait peut-être tenté d'enfreindre, et qu'il est important pour la France de maintenir intactes, parce qu'elles lui assurent une prépondérance dans ces parages et une incontestable supériorité sur les Anglais.

Un décret de l'Assemblée Constituante prononça en 1791 l'abolition des priviléges, et vint terminer l'agonie de la cinquième et dernière compagnie du Sénégal.

Les guerres incessantes, issues de notre révolution, la concurrence des Américains qu'en retour de leur neutralité on admit exceptionnellement au commerce du littoral africain, mirent la Colonie aux abois. Du monopole absolu qui constituait l'ancien régime au système de liberté internationale qui consacrait le nouveau, la transition n'avait pas été suffisamment ménagée; la Colonie devait succomber dans cette violente épreuve. Ajoutez à ces causes, l'action débilitante des guerres générales et des insurrections indigènes : à l'intérieur du pays, les Puls tenaient la France en échec; à l'extérieur, des croisières anglaises fesaient le reste. On conçoit facilement ce que put devenir une colonie entre ce double fléau: une capitulation fut signée et le Sénégal nous échappa.

La reprise de possession, consentie par le traité de Paris, ne s'effectua qu'en 1817. C'est depuis cette époque seulement que Marseille exploite le commerce de cette Colonie, d'autant plus intéressante qu'appuyée sur un continent, elle offre un champ illimité aux conquêtes des négociants métropolitains.

Sans partager les illusions de ceux qui croient aux rendements fabuleux des mines du Bambouck, ou qui fondent des espérances indéfinies sur les cultures indigènes, notre opinion est pourtant que les expériences dans le Wallo ne doivent pas être définitives; qu'on peut

fructueusement reprendre les essais d'indigo et de coton, et, notamment, substituer les exploitations européennes aux procédés barbares des Maures dans les mines d'or. La question si brûlante de l'émancipation qui, ailleurs, vient compliquer le problème colonial, est ici résolue d'avance. L'exploitation a lieu au cœur de la Sénégambie, terre classique des travailleurs africains; cette circonstance exceptionnelle est donc toute favorable: qu'on y réfléchisse; elle donne une grande valeur à cette Colonie, pour ainsi dire privilégiée, et garantit son avenir contre les innovations plus ou moins heureuses des philantropes.

En attendant les futurs contingents, la France exploite les ressources présentes des comptoirs sénégalais qui, un jour, il faut l'espérer, sortiront de leur cadre restreint et deviendront une véritable Colonie. Marseille, particulièrement, y trouve un débouché considérable pour ses vins et eaux-de-vie, pour les toiles bleues, dites guinées, enfin pour les comestibles de toute espèce. Elle tire, en retour, des marchandises dont sa position centrale rend l'écoulement facile.

Les peaux de bœuf alimentent les nombreuses tanneries de Provence; la gomme approvisionne les marchés de Lyon, de l'Alsace et de la Suisse; la cire fournit les fabriques de l'intérieur de la France, et trouve un placement avantageux sur les villes d'Italie. La graine d'arachide, dont la culture a pris un accroissement immense dans la Sénégambie, vient augmenter nos richesses oléagineuses et se convertit en huile dans les usines

locales. Ce dernier article, qui constitue une matière première assez encombrante, donne aujourd'hui, à raison de son importance, un élément considérable de fret à nos navires.

Depuis quelques années, les armateurs de Marseille ont eu l'heureuse idée d'amener sur notre marché colonial des quantités majeures de toiles bleues (guinées). Ce tissu, fabriqué à Pondichéry et d'un usage général, peut être considéré comme le billet de banque du Désert; il forme l'aliment essentiel de la traite des gommes au Sénégal.

Bordeaux, pendant long-temps, monopolisa cette branche féconde d'échange; ses marchés, constamment approvisionnés, attiraient tous les ordres d'achats. Cette position est changée : Marseille partage aujourd'hui les avantages de ce commerce.

L'importance des relations marseillaises avec le Sénégal, nous invite à donner quelques développements à un sujet mis récemment à l'ordre du jour, et encore palpitant d'intérêt. La presse a retenti, il y a deux ans, des réclamations qu'a soulevées certain projet de monopole, diversement interprété, et les Chambres de Commerce des principaux ports maritimes de France ont été officiellement saisies de cette question intéressante. Pour éclairer le conflit, établissons les faits:

Pendant la période de 1836 à 1838, des bénéfices considérables furent réalisés par quelques maisons qui exploitaient presque exclusivement le commerce du Sénégal : le succès de ces opérations monta, comme

toujours, un grand nombre de têtes qui rêvèrent une fortune pareille ; il fit naître chez beaucoup de négociants, jusqu'alors étrangers à ce commerce, le désir d'y participer. Une masse de guinées fut retirée de Pondichéry et expédiée au Sénégal.

Le résultat d'une concurrence effrénée ne devait point être douteux. La guinée existant dans la Colonie excédait les besoins ; les prix de vente furent avilis, et les traitants indigènes, auxquels on avait fait un crédit imprudent, se trouvèrent ruinés par leurs vendeurs eux-mêmes. Quelques-uns d'entr'eux, après avoir épuisé tous les moyens de vente locale, soit au comptant, soit à terme, se déterminèrent à expédier en rivière pour leur compte, et firent vendre la guinée aux Maures à meilleur marché qu'ils n'avaient contracté avec les traitants du Sénégal.

Telle est l'origine de la crise qui a pesé sur la Colonie et qui provoqua le monopole promulgué le 16 avril 1842 par le gouverneur du Sénégal, M. Montagnés de la Roque.

Cette mesure, contraire à l'esprit de nos lois et de nos principes économiques, avait été surprise à la religion du Gouvernement par des négociants qui voulaient, à l'aide d'expédiens empiriques, rentrer dans leurs créances compromises, et qui, sacrifiant tout à cette idée égoïste, désiraient, pour sortir d'embarras, confisquer à leur profit tout le commerce de la Colonie. De vives réclamations surgirent en France, des mémoires très-circonstanciés furent produits alternativement par les partisans et les adversaires du monopole.

M. le Ministre de la Marine et des Colonies, dans le but de s'éclairer sur une question si chaleureusement controversée, réunit à Paris une commission présidée par M. Gautier, pair de France : les départements de la Marine, du Commerce et des finances furent représentés par leurs Directeurs respectifs; les Chambres de Commerce des grands ports de France, par des membres délégués.

La discussion fut solennelle et pleine de faits : elle a fourni la matière d'un in-folio. Bordeaux, le Hâvre et Marseille parlèrent contre le monopole; Nantes seul plaida pour. Le délégué de Pondichéry appuyait les conclusions des Chambres de Commerce; quant aux administrateurs du Sénégal, ils défendaient le monopole qui était leur œuvre (1).

Dans la question, deux ordres d'intérêts se présentaient, comme nous l'avons déjà indiqué : celui des créanciers métropolitains, et celui des négociants sérieusement intéressés à la prospérité de la Colonie. Les premiers cherchaient, avant tout, à rentrer dans leurs débours, sauf à rompre ultérieurement leurs liaisons d'affaires avec le Sénégal; les seconds tenaient essentiellement à continuer leurs relations; et, se

(1) MM. Gautier, Gréterin, Fournier et de Conink firent preuve d'un talent remarquable dans cette grave discussion. Nous sommes heureux de rendre ce témoignage à ces énergiques et éloquents défenseurs de la liberté commerciale, et notamment à notre compatriote et ami M. Louis Fournier, homme d'un zèle infatigable, et dont le mérite est rehaussé par une rare modestie.

préoccupant peu de la question présente, voulaient, autant que possible, assurer l'avenir de la Colonie. Entre des conseillers, animés d'un esprit si différent, l'administration pouvait-elle hésiter?

Les débats se prolongèrent plusieurs mois et la conclusion fut l'abandon du projet de monopole, auquel le Gouvernement substitua la liberté du commerce, accompagnée de mesures de police et d'organisation dans le corps des traitans indigènes.

M. Bouet, promu au gouvernement du Sénégal, fut chargé de faire exécuter les mesures adoptées à cette occasion; comme on l'avait sagement prévu, le mal apporta son remède; les expéditions, faites outre mesure, devinrent plus circonspectes, les prix des marchandises d'échange se relevèrent à l'aide de la concurrence, ce levier puissant qu'on voulait remplacer par un instrument suranné.

Pour être juste envers tout le monde, pour faire, dans cette importante question, la part qui revient aux hommes après avoir indiqué celle qui revient aux idées, nous nous empresserons d'ajouter que le mouvement ascensionnel du Sénégal a été parfaitement secondé par M. Bouet, son nouveau gouverneur.

A l'arrivée de ce brave commandant, la Colonie était dans un état presque désespéré: discorde parmi les négociants de St.-Louis, guerre civile entre les nations qui alimentent nos échanges dans le fleuve, sécurité des transactions compromise par des peuplades turbulentes qui portaient l'audace jusqu'à piller nos navires: telle était la situation critique du Sénégal.

Par son activité et sa persévérance, M. Bouet a tout réparé ; les anciens partisans du monopole, et c'est le premier bienfait, ont renoncé à leurs espérances que l'heureuse expérimentation du système adverse a renversées de fond en comble. D'autre part, une expédition dans l'intérieur a suffi pour détruire le foyer principal des désordres. Aujourd'hui, grâce à des mesures efficaces, personne n'inquiète plus les navires qui rapportent à St.-Louis les produits des Escales et des autres comptoirs de Galam.

L'ordre et la régularité ont succédé aux abus qui régnaient aux Escales du fleuve, à tel point que, malgré l'exiguïté de la récolte des gommes en 1844, il a été vendu plus de 130,000 pièces de guinée. Les prix élevés qu'on a obtenus en France pour la gomme du Sénégal rapportent des bénéfices considérables aux négociants qui sont en relation avec la Colonie.

Le rayon commercial de Marseille dans ces parages ne s'arrête pas à St.-Louis, il embrasse l'île de Gorée, la rivière de Gambie et pénètre jusqu'aux Bissagos. Une grande quantité de vins, d'eaux-de-vie, de liqueurs, et de tissus de coton trouvent sur ces divers points un débouché important. Les produits que l'on en rapporte consistent en peaux de bœufs, cire, dents d'éléphants et arachides. Ce dernier article donne un aliment de fret aux navires de grande portée; on peut sans exagération évaluer ce fret à plus de 6,000,000 de kil. par année, soit 11,000 tonneaux.

La Colonie du Sénégal est précieuse pour la France:

affranchie des chances périlleuses que présentent nos îles, sous le double rapport des perturbations sociales et des révolutions physiques, elle promet un avenir certain, et ouvre une brillante perspective aux exploitations intelligentes de la Métropole. Grâce à la conservation de ce fleuron de notre couronne africaine, les Anglais restent nos tributaires pour un produit essentiel que le voisinage des forêts de gommiers assure à nos comptoirs du Sénégal. L'Angleterre a mis tout en œuvre pour nous enlever le commerce de la gomme; mais ses efforts sont demeurés impuissants : nous sommes défendus par une barrière naturelle que nous pourrions seuls ébranler de nos propres mains. Tant que les positions ne seront pas interverties par des créations artificielles et tyranniques, nous resterons inexpugnables. N'oublions point que les Maures, récolteurs de gommes, sont un peuple nomade; qu'il leur importe peu de transporter leur tente ici ou là, et que dès lors il convient de les ménager, autant que possible, au lieu de chercher à les pressurer par des tentatives de monopole.

Jusqu'à ce jour, la Colonie n'a pas été dans un état prospère : le mal, provenant de diverses causes, était devenu chronique, mais depuis l'introduction des nouvelles mesures, aidées par la présence de M. Bouet, la situation du Sénégal s'améliore d'une manière sensible. Le gouvernement est animé des meilleures intentions pour consolider un état de choses qui devient de plus en plus satisfaisant. Il est sérieusement question de renforcer les moyens militaires qui sont à la disposition

du jeune gouverneur. En effet, les ressources actuelles, malgré les derniers enrôlements des Spahis, sont insuffisantes pour comprimer la turbulence des Toucouleurs (1) et imposer obéissance aux Maures.

Les premiers pas sont faits; espérons que le Gouvernement, éclairé par l'expérience ne s'arrêtera point dans la voie où il est entré, et saura prendre toutes les mesures que pourra dicter l'intérêt bien entendu de la Colonie, jusqu'ici restreinte aux proportions d'un comptoir.

Nous ne croyons pouvoir mieux cloturer le chapitre relatif au Sénégal et à ses dépendances, qu'en retraçant le tableau du commerce et de la navigation pour l'année 1843. Les chiffres viendront comme preuves à l'appui de ce que nous avons annoncé de l'importance ascendante.

En 1843, nos opérations commerciales avec notre établissement de la Sénégambie, se sont élevées en total à F. 11,600,000 (commerce général).

En 1842, elles n'avaient été que de F. 8,600,000. Si l'on se rapporte à des époques plus éloignées, la différence est encore plus frappante : ainsi ce commerce, en 1818, n'atteignait que le chiffre de F. 3,268,753.

(1) Race mulâtre, issue de la famille malaisienne, et occupant primitivement le pays avant la venue des *Peuls* qu'on fait descendre alternativement des Ethiopiens, des Barabas de la Nubie, des habitans de Tetouan, et auxquels on est allé jusqu'à donner pour ascendans les soldats d'une légion romaine disparue dans la Numidie pendant la seconde guerre punique; étrange hypothèse bâtie sur la coiffure de ces indigènes, dont la forme et le métal rappellent le casque des légionnaires.

Nous avons reçu, en 1843, du Sénégal pour F. 4, 683,000 de marchandises, savoir :

Arachides	F.	2,123,000
Gommes	»	1,000,000
Peaux brutes	»	908,000
Cire	»	319,000
Autres articles	»	333,000
Total	F.	4,683,000

Nous avons expédié à la Colonie pour F. 6,954,000 de marchandises, dont F. 4,285,000 provenant du sol et de l'industrie de France, et le reste de nos Colonies.

Tissus	de Coton (1)	4,181,000	6,954,000
	de Lin	324,000	
Vins et Eaux-de-vie		555,000	
Poteries et Verreries		186,000	
Effets à usage		148,000	
Armes		102,000	
Corail taillé		99,000	
Peaux ouvrées		85,000	
Autres articles		1,274,000	
Total des importations et exportations en 1843	F.		11,637,000

(1) Dont 1 million 791,000 francs provenant des fabriques de la Métropole.

NAVIGATION.

Le mouvement général (1) a été de 114 navires jaugeant 17,421 tonneaux; savoir :

A l'entrée, 50 navires et 6,802 tonneaux.

A la sortie, 64 » et 10,619 »

Les deux ports, Gorée et St-Louis, se partageaient ainsi le mouvement de transport :

	Entrée.	Sortie.	Total.
Gorée,	5,351 tx.	6,250 tx.	11,871 tx.
St-Louis,	1,451 »	4,099 »	5,550 »

La navigation de 1842 n'avait donné qu'un total de 83 bâtiments et de 9,254 tonneaux. Le mouvement des transports a donc, pour le nombre des navires, offert un accroissement de près de moitié; il s'est accru quant au tonnage, dans la proportion du double, résultat satisfaisant que constatent les documents officiels et que nous sommes heureux de consigner ici, avec l'espérance de voir s'accroître un jour ce mouvement progressif.

Nous ne possédons point encore les tableaux officiels de la traite des gommes en 1845; mais des renseignements, puisés à bonne source, nous permettent d'annoncer que la quantité traitée s'élève à plus de 6,000,000 de livres et qu'il a été vendu environ 4,000 balles de guinées. Les partisans du monopole prétendaient que 800 balles suffisaient à la consom-

(1) Dans ce nombre ne sont pas compris les navires qui ont chargé des arachides dans la Gambie et à Sierra Leone et qui sont directement partis du lieu de chargement.

mation d'une année. Que l'on compare ces deux chiffres, et l'on verra si les faits n'ont pas justifié nos prévisions.

COMMERCE DE LA CÔTE DE GUINÉE.

Le commerce de la côte occidentale d'Afrique, à partir de Sierra-Leone jusqu'au Gabon, a été pendant longtemps exploité exclusivement par les Anglais et les Américains; on peut dire même que les premiers possédaient le monopole sur tout le littoral de la côte de Guinée. En 1830, quelques expéditions, conduites par des capitaines nantais que la traite avait initiés à la connaissance intime de ces parages, s'effectuaient vers la côte nord, depuis Gallinas jusqu'à la rivière du Gabon, siége spécial du commerce Nantais.

Les capitaines troquaient leur cargaison contre du bois de sandal et des dents d'éléphant. Ces deux articles précieux suffisaient pour indemniser amplement les armateurs de tous les frais de l'expédition, et leur laissaient encore d'importants bénéfices. Ces opérations, exécutées avec mystère, furent pendant quelque temps concentrées entre les mains de deux à trois armateurs; plus tard, la concurrence amena sur le marché de Nantes des quantités considérables de bois de sandal. Par suite, les prix de vente subirent une notable dépréciation, et les avantages précédents s'évanouirent.

Marseille, qu'absorbe presque le commerce de la Méditerranée, était restée étrangère aux expéditions des côtes de Guinée jusqu'en 1834, époque à laquelle

la maison Régis fit une expédition d'essai. L'exploration attentive et persévérante de ces contrées suggéra à des armateurs intelligents l'idée d'établir un genre d'affaires tout différent de celui des Nantais, et plus particulièrement destiné à soutenir la concurrence anglaise et américaine.

Préoccupé de rechercher les moyens d'élargir nos relations commerciales et d'ouvrir à notre industrie de nouveaux débouchés, le Gouvernement du Roi ordonna, de son côté, une exploration officielle des côtes occidentales d'Afrique.

MM. Bouet et Broquant, représentant les marines militaire et marchande, ont été chargés en 1838 et 1839 de cette mission qui a donné lieu à des Mémoires intéressants.

La Chambre de Commerce de Bordeaux, interprétant certains faits signalés, a, depuis lors, adressé au département de la marine un rapport très-détaille sur cette question. Ce document, comme tout ce qui émane de ce corps distingué, renferme des observations judicieuses et des vues élevées. Le but que se proposent les Bordelais est tout national; à cet égard, on ne peut que partager les sentiments qui les animent; mais d'accord sur le fond, qui est de doter le pays d'un nouvel élément de commerce, nous différons sur les moyens de parvenir à ce résultat désiré.

Bordeaux a proposé la formation d'une compagnie privilégiée et un monopole commercial; il pense que le commerce de la troque ne peut être fait avantageusement par des particuliers.

Les hommes d'expérience que nous avons consultés à ce sujet, sont loin de partager cette opinion.

Pour créer un monopole, il faut d'abord être maître du pays dans lequel on veut l'introniser; c'est la condition essentielle. Ainsi on conçoit qu'une compagnie privilégiée ait pu être organisée dans le haut du fleuve du Sénégal, à 200 lieues de son embouchure; cette compagnie, maîtresse absolue de tout le commerce pendant sept mois de l'année, peut dicter la loi aux indigènes, et obtenir par conséquent des résultats avantageux.

L'entrée du fleuve du Sénégal, qui lie le fort du Bakel à la mer, est interdite aux pavillons étrangers : personne ne vient donc troubler les transactions; là point de concurrence possible, et monopole exclusif au profit de la compagnie.

Mais il n'en serait certes pas de même au bas de la côte. Ici, point d'exclusion : les navires peuvent mouiller partout; pour peu que le lieu choisi offrît quelques avantages, sur-le-champ surgirait la concurrence étrangère. Dans ce pays fractionné en tribus et où chaque village a son chef, il ne manquerait pas de petits rois prêts à céder des terrains à vil prix et à créer à la compagnie de redoutables concurrences.

Nos rivaux les plus redoutables, les Anglais viendraient aux portes mêmes de nos comptoirs, nous battre avec nos propres armes, et le monopole accordé par notre Gouvernement n'aurait, en définitive, d'autre résultat que d'exclure les nationaux.

Examinons encore, au point de vue pratique, les conséquences d'un pareil système. Admettons que la compagnie, exploitant le monopole, fût mise en possession des comptoirs de Grand-Bassam, Assinie et Gabon ; que toutes les marchandises, autres que les siennes, fussent exclues de ces marchés ; cette compagnie, pour profiter de la position privilégiée qui lui serait faite, chercherait évidemment à hausser, autant que possible, le prix de ses articles ; or, nous n'hésitons pas à déclarer qu'avec cette tendance de bénéfice exagéré, elle manquerait complétement son but.

La consommation des denrées d'Europe est nulle sur le littoral ; elle s'effectue toute dans l'intérieur de l'Afrique, chez des peuplades qui recueillent l'or et l'ivoire, matières courantes d'échange. Les indigènes des villages qui bordent la mer ne possèdent rien ; ils sont les courtiers intermédiaires entre les Européens et les nègres de l'Afrique centrale, et s'ils offraient aux acheteurs des articles trop chers, la clientelle, perdue pour eux, s'envolerait au loin. Elle irait trouver des courtiers moins exigeants, et, à leur tour, les habitants des villages français, poussés par la misère, déserteraient le pays pour chercher fortune ailleurs.

Que ferait alors la compagnie? Elle en serait pour ses frais d'installation, et se verrait forcée de fermer ses comptoirs.

Mais admettons une autre hypothèse ; si, pour éviter un pareil mécompte, la compagnie privilégiée doit vendre les marchandises à bon marché, et se mettre ainsi à

l'unisson des localités voisines, alors tout l'avantage du monopole disparaît; et ses frais généraux d'administration donnent une supériorité évidente aux expéditions particulières, débarrassées d'état-major et dès lors plus économiques.

Un motif politique d'un intérêt majeur s'oppose encore à l'établissement du privilége. Fermer nos portes aux pavillons étrangers, c'est ouvrir celles des représailles; bientôt tous les comptoirs américains, anglais, hollandais, danois et portugais, établis sur le littoral africain, nous seront interdits; c'est la conséquence inévitable d'une pareille mesure. On se flatte de réduire la prépondérance anglaise sur les côtes d'Afrique; mais suffit-t-il d'improviser une compagnie pour renverser une position acquise au prix de tant d'efforts et à la suite de tant d'années? C'est là une illusion, un de ces mille châteaux que bâtit en l'air notre patriotisme. Les partisans du monopole ont un point de départ que nous ne pouvons admettre; ils raisonnent comme si nous n'avions qu'à vouloir pour déposséder l'Angleterre; nous croyons, nous, qu'il vaut mieux imiter cette intelligente rivale. Sachons nous créer des bénéfices, indépendants des siens, puisés dans les nouveaux débouchés que nous ouvrira le choix de marchandises appropriées aux goûts des indigènes. Ce résultat est possible; nous en avons la preuve écrite dans les rapports officiels qui constatent la réussite de quelques expéditions.

La maison Régis est souvent citée comme exemple;

c'est la seule, peut-être, qui exploite convenablement les côtes de Guinée, par le choix de ses cargaisons et l'intelligence de ses agens. Partout où se présentent ses navires, elle soutient avec avantage la concurrence anglaise. Les mêmes causes produiront les mêmes effets, et nul doute que le succès couronnera les efforts des négociants qui marcheront sur de pareilles traces : il y va non-seulement de la fortune privée, mais de l'intérêt national. Ces procédés naturels valent mieux que les moyens empiriques. La prospérité que l'on voudrait créer au commerce par des priviléges et des monopoles, serait factice et essentiellement éphémère.

Laissant de côté la question des priviléges, nous allons maintenant tracer un aperçu de l'état commercial de cette partie intéressante du globe.

Le littoral africain est partagé en deux zones commerciales bien distinctes : la première nous est réservée, et se compose du Sénégal proprement dit et de ses dépendances; la seconde, propriété banale, ouverte à la concurrence des peuples, comprend la côte de Guinée.

Dans le fleuve du Sénégal, se trouve concentrée la traite de la gomme ; les négociants de St.-Louis et de Gorée (1) exploitent, au moyen de leurs goëlettes, les comptoirs d'Albreda, dans la Gambie, ceux de Sedhion

(1) Les arrondissements de St.-Louis et de Gorée sont les deux divisions de nos colonies.

dans la Casamanca, les Bissagots, Rio-Nunez, Rio-Pungo et Sierra-Leone.

A partir de ce dernier point jusqu'aux environs du cap de Bonne-Espérance, le commerce change de face et la concurrence qui s'y établit entre les troqueurs anglais, américains, français, hambourgeois, brésiliens et portugais, est tellement active, qu'il devient indispensable, pour espérer quelques succès, d'y apporter des cargaisons bien assorties, et grevées de peu de frais.

Les négociants de St.-Louis et de Gorée ne peuvent atteindre ce but, et les essais qu'ils ont faits ne leur ont présenté que des résultats décourageants

La condition essentielle est donc que les expéditions destinées aux côtes de Guinée se fassent directement d'Europe; il faut aussi que les valeurs des cargaisons soient importantes pour diminuer, autant que possible, les frais généraux occasionnés par la longue durée des voyages.

Les capitaines troqueurs parcourent la côte depuis les environs de Sierra-Leone jusqu'au Gabon; quelques-uns poussent davantage encore vers le Sud, et se rapprochent du cap de Bonne-Espérance. Ils mouillent devant chaque village où ils espèrent effectuer des échanges. Parvenus à l'extrémité de la côte, ils reviennent sur leurs premières échelles, et continuent leur trafic de détail jusqu'à ce qu'ils aient achevé la vente de leurs cargaisons.

S'il faut en croire les récits de quelques voyageurs,

les indigènes payaient jadis au poids de l'or le moindre objet de bimbeloterie ; mais les temps sont aujourd'hui bien changés. Cette bonne négresse, au visage tatoué, à la tiare de plume qu'on appelle l'Afrique, s'est singulièrement raffinée en fait d'échanges ; le contact européen lui a appris la valeur relative des choses, et à cette heure, rien n'est plus compliqué et plus difficile que le commerce sur la côte de Guinée.

Chaque localité a ses objets de prédilection; la science des assortiments est longue à acquérir; elle est toute d'expérience : telle marchandise qui convient sur une échelle est rebutée dans l'autre ; il faut avoir une quantité innombrable d'articles qui forment la valeur des paquets. Le troqueur a donc une étude à faire ; la préférence est acquise au mieux assorti.

Les maladies qui règnent sur les côtes de Guinée sont les fièvres intermittentes et la dyssenterie; elles se font ressentir avec plus d'intensité à l'époque de l'hivernage, qui s'ouvre en mai et se prolonge jusqu'en septembre. Les mois caniculaires de juillet et août sont les plus dangereux, parce que l'ardeur du soleil fait alors élever des brouillards des nombreuses lagunes qui bordent la côte.

Gardons-nous pourtant d'exagérer les dangers du climat ; avec des précautions, les maladies endémiques n'ont pas de graves résultats. Aérer le navire, blanchir à la chaux les chambres de l'équipage, prendre une nourriture saine que permet l'abondance des vivres frais, éviter les excès de boissons alcooliques,

enfin adopter des vêtements en laine, tels sont les moyens hygiéniques recommandés par les hommes pratiques de ces parages. Pour ménager les gens du bord, les troqueurs louent, moyennant un faible salaire, des nègres vulgairement connus sous le nom de *Croumans*. Ces indigènes sont employés aux travaux les plus pénibles, et l'importance des services qu'ils rendent contraste avec l'exiguïté des dépenses qu'ils occasionnent.

Le Cap de Palme est le boulevart de ces nègres domestiques ; c'est là qu'on les prend d'ordinaire ; si le navire sur lequel ils sont embarqués doit faire retour, on peut les garder plusieurs mois à bord : dans le cas contraire, on les débarque sur un point quelconque de la côte ; leur expérience des lieux et leur connaissance des raccourcis les a bientôt ramenés chez eux.

On a parlé des dangers de la navigation sur ces côtes inhospitalières et marâtres ; c'est là de la fantasmagorie qu'a inventée probablement l'égoïsme de la spéculation intéressée à grossir les obstacles pour détourner la concurrence. Nous rétablirons les faits dans l'intérêt général. La navigation n'est rien moins que dangereuse dans ces parages : les vents et les courants ne battent presque jamais en côte ; toutefois, dans les temps de brouillards, on recommande la plus grande attention au sondage qui indique la distance du rivage.

Les navires doivent être munis de bonnes chaînes, câbles en fer, et d'un guindeau solidement établi ; ces apparaux sont indispensables pour maîtriser les forts

tangages soulevés par certains coups de vent que les Espagnols ont baptisés du nom de *Tornados*.

Les marchandises que l'on porte en Guinée varient à l'infini ; pour en avoir une idée, nous renvoyons nos lecteurs à la carte ingénieuse et détaillée qu'a composée M. Bouet, alors simple lieutenant de vaisseau, capitaine de la *Malouine*. Nous regrettons de ne pouvoir publier ces documents officiels confiés aux Chambres de Commerce ; ils démontreraient la solidité des travaux émanés des officiers de la marine Royale, et répondraient ainsi à certain reproche d'inexpérience commerciale qu'on adresse à ce corps, reproche jadis fondé, mais qui admet d'honorables exceptions. L'avancement rapide de cet officier, promu au grade de capitaine de vaisseau, fait honneur à notre Gouvernement qui a montré l'intérêt qu'il attache à ce genre de travaux si utiles et trop long-temps négligés en France. Aujourd'hui plusieurs officiers de la marine militaire marchent sur les traces du commandant Bouet; la *Revue Coloniale* est pleine d'excellents rapports; peu à peu les préjugés disparaissent et le temps peut-être n'est pas loin où la France n'aura plus rien à envier à l'Angleterre qui nous a devancés dans cette sage voie.

Chaque nation a des articles spéciaux qu'elle fournit de préférence au marché africain.

Les Anglais expédient du fer en barres, de la poudre, des fusils, des cuivreries, du sel marin très-menu et des masses de tissus de coton.

Le tabac en feuilles, la farine, le tafia, les planches, la poudre, les tissus de coton blanc, composent le lot des Américains.

Les Brésiliens ne transportent que le tabac en rouleaux et le tafia ; ils trouvent sur toute la Côte-d'Or un débouché considérable de ces articles qu'ils peuvent donner à meilleur marché que personne.

Les Français soutiennent facilement la concurrence avec l'eau-de-vie et le vin, base de leurs cargaisons ; ils expédient également le corail, les soieries, la verroterie de Venise, les comestibles de toute espèce, la quincaillerie et les tissus de coton fin ; ils retirent des entrepôts les armes, la poudre, les tissus grossiers et de nombreuses denrées d'assortiment.

Si, pour quelques articles, nous sommes moins bien placés que nos concurrents, nous avons un avantage réel pour quelques autres : en somme, la France, dans cette lutte commerciale, a des armes puissantes qui lui permettent de se battre avec toutes les nations.

Les marchandises d'échange à la côte d'Afrique sont assez nombreuses ; nous croyons utile de les passer en revue et de faire connaître leur position relative sur nos marchés.

HUILE DE PALME.

Cette branche de commerce, exploitée depuis longtemps par les Anglais, a pris un développement immense sur les côtes de Guinée, et cependant elle est loin encore d'avoir acquis toute l'extension dont elle

est susceptible. Le littoral de la côte occidentale d'Afrique, à partir du Cap des Palmes jusqu'au Golfe de Benim, est couvert de forêts de palmiers. Tant que les indigènes ont pu se livrer à la traite des esclaves, ils ont négligé ce produit naturel, pour courir après le gibier humain plus lucratif; aujourd'hui les chasseurs d'hommes ont déposé leurs flèches pour recueillir les fruits de la terre : ils comprennent enfin qu'il faut demander aux récoltes ce que leur a enlevé la destruction d'un trafic criminel. Par l'effet de ce retour aux saines idées, telle localité qui ne fournissait pas au commerce une futaille d'huile, donne aujourd'hui le chargement de plusieurs navires.

Le commerce français peut-il profiter de l'avantage que procure l'huile de palme comme élément de fret ? Ce problème est encore à résoudre.

Nous pouvons lutter avec les Anglais pour la troque sur les côtes de Guinée ; l'eau-de-vie, objet de traite essentiel, nous donne même une supériorité sur nos concurrents. Nos tissus et nos soieries sont préférés, nos quaincailleries mieux assorties ; mais si nous sommes heureusement placés quant aux marchandises d'Europe, nous avons, par contre, une infériorité marquée pour la vente de l'huile de palme.

Londres et Liverpool reçoivent des navires de 1000 tonneaux entièrement chargés de ce produit oléagineux ; chaque semaine, des quantités considérables viennent alimenter ces marchés. La savonnerie, les chemins de fer, les bougies stéariques emploient avec

succès l'huile de palme, et malgré le mouvement toujours ascensionnel des importations, les prix sont à peu près stationnaires : preuve que la consommation des produits fabriqués grandit dans une proportion relative.

En France, l'huile de palme trouve un débouché lent et difficile, soit que la fabrication ait plus d'avantage à employer les huiles d'olive et de graines, soit que la population, habituée au savon blanc et marbré, repousse l'emploi du savon jaune. Il est reconnu que nos armateurs ne peuvent introduire que des quantités limitées d'huile de palme, sous peine d'être forcés à expédier sur les marchés étrangers l'excédant de la consommation du pays.

L'industrie parviendra, il faut l'espérer, à décolorer les savons de palme; ou, mieux encore, le temps détruira les préjugés irréfléchis et naturalisera les produits jaunes; en attendant la possibilité de la consommation intérieure, l'administration a quelque chose à faire pour faciliter un débouché au produit encore impopulaire.

Les Anglais exportent dans le Brésil, au Mexique, dans l'Amérique du Sud, des quantités considérables de savon fabriqué à l'huile de palme; nous nous sommes demandé pourquoi la France ne cherchait pas à se créer les mêmes débouchés au dehors.

Cette matière première, empruntée à un produit exotique, ne coûte pas plus cher en France qu'en Angleterre; nos prix même sont généralement inférieurs;

la fabrication marseillaise a, de plus, une supériorité d'expérience et de procédés incontestable, et nonobstant ces avantages, elle est impuissante à soutenir la concurrence des prix anglais. La cause de cette position anormale est toute dans l'insuffisance de la prime d'exportation. Pour remédier au mal, il faut nécessairement modifier le régime ; augmentons le taux du drawback, de manière à le mettre en rapport avec la position faite aux savons blancs et marbrés, alors nous pourrons conquérir au dehors un débouché tout-à-fait indépendant de celui qui existe sur les qualités de savon fabriquées à Marseille.

Populariser l'huile de palme en France, c'est assurer les moyens d'augmenter notre marine marchande, et favoriser le commerce des échanges ; c'est ouvrir un précieux débouché aux produits des provinces vinicoles, aux articles manufacturés de Lyon et de Rouen, aux quincailleries de Paris; en un mot, c'est répondre aux besoins les plus urgents du pays. Plus est grande l'importance du commerce anglais sur les côtes de Guinée, plus il serait regrettable que le Gouvernement ne donnât point tous les encouragements possibles à nos armateurs.

L'huile de palme est le retrait principal de la côte occidentale d'Afrique ; elle fournit l'aliment de fret le plus considérable à nos navires. La solution du problème commercial est toute là, et nous ne saurions trop appeler l'attention administrative sur ce point capital.

IVOIRE.

Dieppe est une des premières villes qui aient cultivé l'art de travailler cette matière précieuse si recherchée pour les emblèmes religieux ; cette ville appela des artistes florentins qui l'initièrent au secret de l'art statuaire; mais, peu à peu, la partie transcendante de cette industrie s'en alla avec les croyances du peuple, et l'ivoire devint un objet de simple ornementation et de commerce ordinaire.

Aujourd'hui Paris, ce légataire universel de toutes les branches d'industrie, a hérité de la réputation dieppoise. La capitale absorbe toutes les masses d'ivoire qui arrivent dans les ports français ; bien souvent la matière manque à la main d'œuvre, et nos fabricants sont forcés de recourir aux marchés de Londres et de Liverpool pour compléter leurs assortiments.

En l'état de ce tribut que nous payons à l'étranger, n'y aurait-il pas lieu d'encourager l'importation du morfil, en réduisant encore les droits de douane sur les provenances directes du Sénégal et de la côte occidentale d'Afrique? On donnerait ainsi au commerce maritime les moyens de satisfaire aux besoins d'une industrie nationale.

BOIS DE SANDAL.

Cet article encombrant, à défaut de l'huile de palme, a fourni à nos armateurs les moyens de charger leurs navires. Malheureusement la consommation de ce bois

pour la teinture est bornée; à plusieurs reprises l'abondance sur les marchés de France a amené une telle baisse, qu'il ne restait pas un misérable fret au navire importateur. A Marseille, le sandal a été vendu presque au prix du bois à brûler.

Il ne faut donc compter que très-subsidiairement sur cet article pour former les chargements de retour des navires, venant des côtes de Guinée.

BOIS DE CAMWOOD.

Cette substance tinctoriale, qu'on rencontre en abondance depuis Sierra-Leone jusqu'aux environs de la Côte-d'Or, est très-recherchée par les Anglais, qui s'en servent pour teindre leur laine en rouge, et pour aviver leurs couleurs bleues. La France, moins heureuse, n'a pas trouvé l'emploi de ce produit, et les Anglais sont les seuls acheteurs sur les lieux de production. Pour favoriser les expéditions d'outre-mer, il serait bien essentiel que l'industrie française, à l'exemple de l'Angleterre, pût utiliser le bois de Camwood.

BOIS D'ÉBÈNE.

Les coupes de ce bois s'effectuent dans les localités éloignées du rivage de la mer. Les Africains, faute de moyens de transport, le charrient à bras. On comprend dès lors que ce bois massif et lourd de son essence,

soit morcelé et ne puisse arriver qu'en bûches de faible poids et de petit volume. Cette circonstance le rend impropre à la confection des grands ouvrages. En l'état donc c'est un article de non valeur.

Restent le riz, le poivre maniguette, la gomme animée, denrées dont la mauvaise qualité et le manque de consommation interdisent toute convenance à les apporter en France. Quant à la poudre d'or, matière sans doute fort précieuse, on ne peut, vu sa rareté, la mentionner que pour mémoire. Ce riche métal est dirigé en majeure partie sur les comptoirs européens. Les négociants du pays l'accaparent pour l'expédier en Angleterre. Les capitaines troqueurs ne peuvent s'en procurer que difficilement et en petites quantités, du moins jusqu'à ce jour. La poudre d'or de la côte d'Afrique donne ordinairement un titre de 900 à 920 millièmes.

Après avoir résumé les divers articles qui constituent la matière des rapports commerciaux sur ces parages, nous croyons utile de désigner les points fréquentés par les capitaines troqueurs, et la nature des échanges qui s'y pratiquent. Cette partie topographique complétera nos renseignements.

GALLINAS.

Cette échelle a été long-temps le foyer le plus actif de la traite ; *Pedro Blanco*, le Rotchild des négriers, avait établi là ses baracons si connus et si bien appro-

visionnés de *bois d'ébène*, expression énergique qu'emploient les traitans pour désigner les noirs. Les résidents espagnols et portugais qui s'occupaient de traite, achetaient aux capitaines troqueurs des masses de marchandises. Les Anglais principalement alimentaient ce marché. Aujourd'hui la cause cessant, l'effet a tout naturellement disparu : la répression de la traite tue les échanges qu'on pratiquait sur ce point, et Gallinas, déchu de son antique négoce, est devenu l'endroit le plus misérable de la côte : ceci n'est pas un regret, nous constatons seulement un fait.

Cette échelle a été si long-temps monopolisée par la Grande-Bretagne, que les objets de manufacture anglaise y sont en quelque sorte implantés. Toutefois, nos capitaines sont parvenus à naturaliser depuis peu quelques articles français, mais non sans beaucoup de persévérance et de peine : exemple frappant de l'influence que donnent à un peuple de longues relations : motif sérieux pour décider la France à créer des établissements et à prendre date dans l'esprit des indigènes.

CAP MESURADO.

C'est là que des exilés volontaires, sortant des Etats-Unis, sont venus former une colonie, avec la double espérance de bâtir une fortune sur le sable d'or, et de franchir les barrières aristocratiques de la couleur que les préjugés ne cessent d'élever dans la terre classique

de l'égalité. Ces mulâtres émigrés ne conservent pas une grande affection pour la mère-patrie, qui s'est montrée marâtre pour eux; aussi forment-ils une caste indépendante, prête à se jeter dans les bras de la puissance qui voudrait les adopter. L'ensemble de la colonie américaine dont il s'agit a pris le nom de *Liberiá*, en souvenir du sentiment qui l'a créée. Mouravia est le chef-lieu, si l'on peut appeler ainsi la réunion de quelques cases en bois. Les fils de ces hardis planteurs, qui ont formé en un demi-siècle une grande nation, sont bien dégénérés, à les juger par cet échantillon de la côte d'Afrique. Au cap Mesurado, le commerce languit dans une stagnation presque complète.

On échange quelques comestibles contre un peu d'ivoire, de bois de camwood et d'huile de palme; les marchandises manufacturées y trouvent un placement difficile, le pays est pauvre en ressources, à cause de l'apathie des colons et de l'hostilité des indigènes.

CAP DES PALMES.

Cette station porte dans sa dénomination son étiquette commerciale; elle se recommande principalement aux troqueurs, par l'abondance de ses huiles. On y trouve le camwood, bois de teinture d'un très-beau rouge, fort apprécié en Angleterre et dont il est parlé plus haut. Aujourd'hui qu'il n'existe pas de sentiers tracés dans les forêts vierges qui produisent ce bois précieux, l'extraction en est coûteuse et difficile,

mais dans un temps prochain, les naturels comprendront la nécessité des exploitations réglées, et cette nouvelle branche d'industrie, naguère inconnue, peut prendre un grand développement. Il serait bien à désirer que des fabricants français trouvassent le moyen d'employer le camwood qui, avec l'huile de palme et le bois de sandal, forme la base des retours africains, dont la cire, l'ivoire, la poudre d'or, ne constituent que l'appoint à cause de leur peu de volume.

RIVIÈRE ST.-ANDRÉ.

Ce point est principalement fréquenté comme lieu de victuaille et d'approvisionnement. Les naturels sont marqués d'une tache noire dans la carte physiologique du pays; ils sont signalés par le commandant Bouet comme des gens d'une foi suspecte. Les capitaines qui ont eu des relations suivies avec ce point de la côte, ont eu l'occasion de vérifier par eux-mêmes l'exactitude de l'observation.

JACK-JACK.

On comprend sous ce nom une succession de petits villages disséminés sur la même parallèle; le cap des Palmes, la rivière St.-André et les Jack-Jack peuvent être rangés commercialement dans des conditions à peu près identiques. L'huile de palme figure en première

ligne ; vient ensuite le camwood, puis le morfil, et enfin la poudre d'or. Voilà pour les objets de retour.

Quant à nos moyens d'échange, ce sont les spiritueux, les tissus de coton, la poudre, les fusils, le tabac et les verroteries de Venise : thème principal du commerce africain sur lequel l'expérience de chaque troqueur peut broder quelques fantaisies et ajouter de légères variantes.

GRAND-BASSAM ET ASSYNIE.

Ces deux échelles, où le Gouvernement français vient de jeter les fondements d'une factorerie, sont l'une et l'autre à portée d'une rivière, et, comme tous les points du littoral où aboutit une artère de la vie intérieure, elles sont devenues un centre important d'industrie et de commerce. La compagnie d'Afrique avait fondé un comptoir à Assynie au commencement du 18^{me} siècle; mais la garnison qui occupait ce fort dut céder à la force. Aujourd'hui, en posant de nouveau le pied dans ces contrées, nous rattachons le présent au passé, nous ne fesons que reprendre l'œuvre de nos pères, interrompue par les guerres et les révolutions ; avec cette différence toutefois, que nos comptoirs fortifiés ne seront plus destinés à servir, comme jadis, d'entrepôt à la traite des Noirs, mais à devenir des centres et des points d'appui pour le commerce licite qui tend à se substituer à ce trafic prohibé.

Depuis la fondation nouvelle des deux établissements,

diverses expéditions ont été dirigées du Sénégal et de Gorée sur les factoreries. Plusieurs autres sont parties des ports de Nantes, Bordeaux, le Hâvre et Marseille.

Au rebours des prévisions logiques, les premières n'ont pas réussi ; la plupart des secondes, par contre, ont offert aux armateurs des résultats, sinon très-avantageux, du moins assez encourageants pour leur faire espérer mieux dans la suite.

Nous avons déjà expliqué les motifs qui interdisent aux Sénégalais l'exploitation du commerce au bas de la côte de Guinée, motifs qui se résument dans les frais dont sont grevées les marchandises composant les cargaisons.

Nous avons indiqué les considérations majeures qui imposent au Gouvernement la nécessité de laisser traiter sur rade de nos comptoirs les navires de tous pavillons : considérations de bonne politique et de haute convenance, qui ont le double but de conserver sur nos factoreries de bons rapports avec les indigènes, et d'éloigner sur les autres établissements de fatales représailles.

La France doit pratiquer dans ses comptoirs la tolérance dont les facteurs étrangers usent vis-à-vis d'elle, c'est-à-dire se réserver le détail à terre, et laisser à toutes les nations la faculté de traiter à bord. Cette manière de procéder est rationnelle, elle est conforme aux précédents établis, et aux traités qui règlent diplomatiquement la matière. Hors de ce système, nous ne

saurions trop le répéter, il y a monopole au détriment des consommateurs indigènes qui ne manqueront pas de déserter nos échelles pour aller chercher ailleurs les zones du bon marché; il y aura profit, peut-être dans le principe, pour quelques négociants exploitateurs, mais en définitive, conquête véritable pour l'étranger; sans compter que nous nous fermerons la porte de toutes les factoreries rivales, qui répondront à nos mesures prohibitives par des restrictions équivalentes: terme fatal dans lequel le commerce s'accule du moment où il veut trop s'avantager en sortant des voies ordinaires.

Grand-Bassam et Assynie sont depuis long-temps fréquentés par les troqueurs anglais; ceux-ci, après avoir opéré leurs ventes sur la Côte-d'Or, ont l'habitude de venir verser le solde de leur cargaison sur ces deux points où, le plus souvent, ils sacrifient les prix plutôt que de retourner les marchandises en Angleterre. Ces sacrifices sont un acte de sage administration, en voici les motifs:

Généralement les capitaines anglais vendent à crédit leurs marchandises aux négocians des comptoirs de la Côte-d'Or; dès lors, ils ne pourraient, sans ruiner leurs débiteurs, céder sur les lieux le restant de leur cargaison à des taux inférieurs. Cet avilissement de prix, ce discrédit de la marchandise indisposerait les premiers acheteurs, et la clientelle des capitaines troqueurs serait gravement compromise à leur prochain voyage.

D'autre part, il ne convient pas de rapporter la marchandise en Europe, à cause de la détérioration et des doubles frais qu'elle subirait à l'aller et au retour ; dans cette alternative, il ne reste au capitaine qu'à se diriger sur un autre point, où il lui sera permis de faire des bonifications, sans compromettre d'importantes créances, et au prix de légères pertes sur des queues de cargaison.

Ce fait est sans doute fâcheux, mais force est bien de l'accepter. Les indigènes, habitués à ce bon marché occasionnel, ne se décideront jamais à payer plus cher aux troqueurs français des marchandises similaires. Nos armateurs doivent donc s'ingénier à faire des assortiments nouveaux, à composer leurs cargaisons avec des articles différents de ceux que portent les Anglais: c'est l'unique moyen de surmonter l'obstacle en le contournant. Et qu'on ne s'exagère point les difficultés de l'entreprise: déjà les indigènes apprécient nos tissus ; peu à peu nous les initions à l'usage de nos marchandises ; nous avons modifié plusieurs de leurs goûts et de leurs habitudes, et le moment viendra où la concurrence anglaise, distancée, ne nous portera pas grand préjudice.

N'oublions pas, d'ailleurs, que nous avons, dans ces factoreries intéressantes, le privilége de la vente au détail, et que nos relations permanentes avec les peuplades de l'intérieur nous offriront une supériorité réelle sur le commerce flottant qui n'a aucune initiative, et qui doit attendre le bon plaisir des traitants, et la venue des pirogues.

Immédiatement après la fondation militaire des factoreries, le Gouvernement, par l'intermédiaire des Chambres de commerce, a fait appel aux armateurs. Il s'agissait d'établir des relations avec les peuplades de l'intérieur et de supplanter le commerce anglais sur le littoral, entreprise hardie et pleine de difficultés.

Une maison de Marseille a seule répondu à cet appel. MM. Régis frères ont établi des agens à *Grand-Bassam* et à *Assinée;* leurs navires y ont porté des édifices en bois, destinés au logement du personnel et des marchandises, des embarcations pontées et armées pour le service des rivières, des ustensiles pour les débarquements à travers les barres, et mille autres articles appropriés à l'occupation des lieux.

Secondé par les commandants Royer et Coujard, M. Isnard, agent principal de la maison Régis, s'est aventuré dans l'intérieur des rivières : les Fantis et les Achantis l'ont parfaitement accueilli et lui ont promis de venir de préférence aux comptoirs français; malheureusement, il est à craindre que les agens des comptoirs hollandais et anglais voisins ne contrarient ces bonnes intentions, et que, d'autre part, les indigènes du littoral, jaloux de conserver leurs prérogatives, ne suscitent des guerres pour intercepter les communications.

M. Isnard est un homme admirablement trempé pour la mission commerciale dont il est chargé ; il joint à une activité infatigable un caractère de fer. Il remonte les rivières comme un indigène de l'interieur, la fièvre

est son élément habituel, parfois elle peut abattre son corps, mais jamais son courage.

Nous savons de source certaine que, jusqu'à ce jour, MM. Régis frères se sont imposé des sacrifices pour la fondation de nos colonies de Grand-Bassam et Assinée; mais tout porte à croire que leur persévérance saura aplanir les difficultés à ceux qui auront le courage de marcher sur leurs traces.

AXIM.

Comptoir hollandais, jadis florissant, aujourd'hui presque abandonné, nonobstant son heureuse situation. La rivière Cobre, qui baigne les fortifications de ce comptoir, traverse les pays les plus productifs en richesses métalliques.

DIXCORE.

Avant-garde des comptoirs anglais sur le littoral africain.

ELMINA.

Chef-lieu des possessions hollandaises, Gibraltar de la côte, où l'or est inhérent à la constitution géologique du sol, mais où l'exploitation de ce précieux métal est dans l'enfance, et se trouve paralysée par les superstitions grossières attachées au *fétichisme* des indigènes.

CAP COAST-ANNAMABOÉ.

Comptoirs anglais qui sont des modèles de bonne tenue et de sage administration.

AKRA.

Dans un espace assez resserré, Akra réunit trois pavillons européens sur trois forts différents : un appartient à l'Angleterre, le second à la Hollande, le troisième au Dannemark. On peut juger de la puissance relative de ces peuples par les échantillons de ces comptoirs; le premier seul est installé grandiosement ; les autres n'existent que pour la forme.

On assure que le Dannemark ne serait pas éloigné de faire la cession de ce point important qu'il n'utilise pas. S'il en était ainsi, et nous avons de bonnes raisons pour le croire, le Gouvernement français ne devrait pas laisser échapper l'occasion d'une affaire peu coûteuse pour le trésor, et qui pourrait avoir pour la France d'inappréciables résultats.

Les divers établissements compris dans la nomenclature qui précède, et situés sur la Côte-d'Or, font un commerce assez actif. Les navires de toutes nations, moyennant de faibles droits d'ancrage et de fanal, peuvent mouiller sur les rades ; les capitaines troqueurs ont la faculté de vendre à bord ; le détail à terre leur est seul interdit. Dans les comptoirs anglais, on est tenu de payer un droit de demi pour cent sur le montant des ventes.

Les autorités locales sont bienveillantes à l'égard des étrangers ; elles aplanissent toutes les difficultés que pourrait susciter l'avidité des indigènes. Les debiteurs retardataires sont contraints à remplir leurs engage-

ments ; la mauvaise foi encourt les peines les plus sévères. La garantie de ces mesures a puissamment contribué à attirer les expéditions et à augmenter l'importance des affaires. La nation, propriétaire d'une factorerie qui, sous de sonores prétextes, s'écarterait de ces sages errements, ferait un acte de mauvaise administration et de fausse politique.

La concurrence est très-active sur les comptoirs de la Côte-d'Or : chaque navire se dirige vers cet Eldorado de l'Afrique, et, par suite de cette lutte commerciale, les bénéfices sont très-limités. On y place des comestibles de toutes sortes, des tissus de coton et de soie, de l'eau-de-vie, des vins, du tabac, de la verroterie, des fusils, de la poudre, et une foule d'autres articles en échange de l'huile de palme, de l'ivoire et de la poudre d'or.

WHYDAH OU JUDA.

Cette ville est un grand bazar de nègres. Le roi de Dahomy, souverain cruel et puissant, est constamment pourvu d'une foule d'esclaves qu'il enlève de l'intérieur au moyen de guerres incessantes. La vente de ces malheureux est monopolisée par ce tyran ; il les dirige de sa capitale sur Whydah, où se trouve son agent principal.

Les esclaves de Dahomy sont réputés les meilleurs de l'Afrique; forts et laborieux, ils joignent à ces qualités la patience et la docilité; jamais ils ne se révoltent,

soit à terre, soit à bord des navires; aussi, sont-ils fort appréciés dans les colonies.

La surveillance active exercée par les croiseurs britanniques sur la rade de Whydah, a bien amoindri le trafic des négriers; mais il ne l'a pas complétement détruit. De temps en temps quelques navires se dérobent à la croisière et reçoivent à leur bord des cargaisons humaines qui sont transportées soit à la Havane soit au Brésil.

Le jour où un négrier se présente sur rade, les esclaves, disséminés dans la ville et dans la campagne, sont ralliés au bruit du tamtan et des trompettes d'ivoire.

Les anciens du pays, chargés de faire la conduite jusqu'au bord de la mer, déploient drapeaux et bannières, et entonnent la chanson du départ. Chaque couplet, mi-grotesque, mi-sentimental, accompagné de gestes expressifs, est consacré à la description du bonheur qui attend le nègre en Amérique, patrie du tabac et du tafia. On ne saurait croire l'effet que produisent toutes ces belles promesses arrosées de quelques verres d'eau-de-vie; point de chagrin de quitter la case, la famille et surtout les fétiches. Au fait, sans escompter même la chance d'un bon maître, mieux vaut encore, pour l'émigrant, le fouet du planteur américain que le couteau des sacrificateurs de Dahomy.

A l'époque où la traite des esclaves était licite, le Gouvernement français bâtit une forteresse dans la ville de Whydah. Cet établissement fut abandonné en 1793;

la population nègre, composée de 1500 esclaves environ, reçut la liberté.

Reconnaissants de ce bienfait, les indigènes ont conservé religieusement les archives françaises, et n'ont cessé d'arborer notre pavillon sur les débris de cette bastille africaine.

Telle était la position du village français de Whydah, quand une maison de commerce de Marseille demanda l'autorisation d'occuper la forteresse. Cette demande fut accueillie. MM. Régis frères purent former, pour leur compte particulier, une factorerie destinée au commerce de l'huile de palme; on leur donna le droit d'arborer le pavillon national entouré d'une bande blanche, pour distinguer cette factorerie toute commerciale d'une position militaire.

Au moment de l'occupation, le fort était dans un complet délabrement; 42 pièces de canon dévorées de rouille, gisaient sur des affûts vermoulus; les murs étaient en partie écroulés; aujourd'hui, ces ruines se relèvent aux frais des concessionnaires.

Le roi de Dahomy, après avoir reçu copie certifiée de l'autorisation accordée par le Gouvernement français, a sanctionné l'occupation, moyennant une redevance annuelle acquittée par le directeur de l'établissement.

Whydah a une ceinture de forêts qui produisent l'huile de palme la plus pure et la plus appréciée de la côte occidentale d'Afrique. La matière première ne manquait point; mais il s'agissait de faire substituer

la cueillette des noix de palmier à la traite de Noirs. Nous nous bornons à faire connaître les résultats des mesures prises pour atteindre ce noble but.

En 1839, il ne sortait pas une futaille d'huile ; les indigènes se bornaient à extraire ce qui était indispensable pour leur consommation journalière. En 1843, 660,000 litres ont été expédiés de Whydah, et en 1844 cette quantité a plus que doublé.

Les marchandises européennes d'échange sont : l'eau-de-vie, le tabac, les tissus de coton, le fer, les armes, la quincaillerie. Les cowris, coquillages importés de l'Inde, servent de monnaie dans le pays.

RIVIÈRES DE BONNY ET DU CALLEBAR.

Ces localités, plus spécialement fréquentées par les Anglais, fournissent des quantités considérables d'huile de palme. Des navires de 300 à 1,000 tonneaux y complètent leurs chargements en quelques mois de séjour.

Plusieurs expéditions de Nantes et de Marseille ont été dirigées sur l'échelle de Bonny, et ont soutenu la concurrence étrangère ; elles ont même obtenu une préférence marquée à cause de la beauté de leurs assortiments. Nous savons de source certaine que des Anglais eux-mêmes sont venus compléter leurs cargaisons avec des assortiments achetés à nos armements.

Les articles d'échange principaux sont les tissus de coton et de soie, l'eau-de-vie, le corail, la poudre, les fusils, les quincailleries, les cowris et le sel marin très-blanc et très-menu.

GABON.

Dans cette rivière le commerce est extrêmement facile ; les capitaines troqueurs, après avoir distribué quelques cadeaux aux chefs des villages, se mettent en rapport avec les traitants indigènes, qui ne sont eux-mêmes que les intermédiaires de gens de l'intérieur, possesseurs de l'ivoire et du bois de sandal.

La traite ne se fait jamais au comptant : les capitaines doivent toujours faire l'avance des marchandises, et accorder deux ou trois mois de terme pour le paiement ; c'est une condition à laquelle il est impossible de se soustraire, par la raison que les traitants ne possèdent rien ou presque rien ; leurs bénéfices consistent dans les soustractions qu'ils font aux paysans de quelques marchandises composant les assortiments cédés par les Européens.

L'ivoire se traite à cent livres anglaises ; deux prix sont établis : l'un pour les dents d'éléphant de 20 livres et en sus, l'autre pour celles d'un poids inférieur.

Les assortiments dits *Paquets* pour traiter 100 livres de morfil, se composent d'une grande variété de marchandises dont la quantité est à peu près

toujours la même (1) : les cuivreries, les tissus de coton, les fusils, la poudre, les spiritueux, le tabac en forment la principale valeur ; il faut ajouter quelques articles de quincaillerie très-communs.

Si la vente des marchandises aux indigènes de la rivière du Gabon s'effectue facilement, il n'en est pas de même des rentrées. Autrefois, lorsqu'un traitant ne fesait pas honneur à ses engagements, il s'exposait à être saisi par le capitaine et mis aux fers à bord du navire jusqu'à ce que lui ou sa famille eussent acquitté la dette.

Cette pratique, intronisée par l'usage et autorisée par les chefs des villages, rendait les traitants fort circonspects : ils proportionnaient les demandes à leurs facultés, et si, par extraordinaire, il leur était impossible de se procurer, au terme fixé, la quantité d'ivoire pour laquelle ils avaient contracté, ils restituaient du moins la marchandise.

Depuis l'établissement des comptoirs français, ces conditions ont été changées au détriment du commerce : la tolérance qu'introduisit un excès de philantropie, a été mal interprétée par une race grossière, et a passé pour de la faiblesse. Les traitants se sont lancés dans de folles dépenses et se sont impunément constitués en faillite.

(1) On n'augmente pas les paquets dans la crainte d'ouvrir la porte aux exigences du nègre qui demande toujours, et finirait par ne pas être satisfait, même en recevant le double de la valeur de l'échange.

De justes réclamations se sont élevées contre le désarmement des créanciers, et contre le luxe de formalités applicables au recouvrement des dettes ; espérons que le département de la marine et des colonies prendra en considération les vœux exprimés par le commerce, et donnera des instructions tendant à laisser subsister l'emploi des moyens de contrainte usités, hors le cas où ils dégénèreraient en exaction ou en traitements inhumains. Pour garantir les droits de l'humanité et les besoins du commerce, il serait opportun d'établir, sur les lieux, un réglement de troque et une juridiction prompte et sévère pour connaître des litiges. En retour de ces dispositions, le gouvernement aura le droit d'exiger que les capitaines troqueurs soient consciencieux, et évitent avec soin tout ce qui pourrait être allégué avec fondement par les indigènes comme une spéculation abusive sur leur ignorance.

Nous bornerons ici la série des renseignements pratiques, et nous terminerons par quelques considérations générales.

Jusqu'à ce jour, la France, sur la côte de Guinée, s'est réduite au rôle de vivandière ; une position plus digne et moins précaire lui est réservée, si elle sait mettre à profit les trésors de son sol et de son industrie, et si le Gouvernement seconde ses efforts par de vigoureuses garnisons et par d'imposantes croisières. Cette côte, de 700 lieues d'étendue, et d'une incalculable profondeur, est un champ immense,

productif comme toutes les terres vierges; il s'agit de l'exploiter convenablement. La France, si renommée pour ses spiritueux et ses objets de fantaisie, semble appelée, par ses productions industrielles et agricoles, à tenir le sceptre commercial dans ces parages; elle saura ressaisir, nous l'espérons, une suprématie qu'elle a laissé échapper, et qui, par sa propre faute, est échue à des mains plus adroites.

L'administration ne sera pas étrangère à ce résultat, si, comme nous l'avons dit, elle met au service du commerce une protection intelligente et forte. Généralement la marine royale recherche les stations de luxe: partout où il peut exister des théâtres, des bals et des fêtes, les épaulettes abondent; mais sur les côtes sauvages et inhospitalières, on ne voit le pavillon de nos escadres briller qu'à de rares intervalles. L'Angleterre ne procède pas ainsi; elle règle les étapes de l'Océan avec une merveilleuse entente de ses intérêts, et c'est de cette manière qu'elle rend le monde tributaire de ses manufactures et marche à la dictature des mers; imitons un si noble exemple : semons l'activité, nous recueillerons, nous aussi, la puissance.

Parallèlement à la question commerciale, la France a une mission d'humanité à remplir sur le continent africain: elle peut contribuer puissamment à l'extinction de la traite par l'encouragement des nègres au travail, et par l'influence civilisatrice de

ses idées et de ses mœurs. Elle couronnera ainsi tout naturellement la suppression du droit de visite, en rendant désormais inutile l'intervention d'une gendarmerie maritime qui naguère s'arrogeait une police insultante, et, sous un prétexte philantropique, travaillait exclusivement pour la Grande-Bretagne.

CHAPITRE II.

—

Commerce de Chine.

—

La France vient de conclure avec la Chine son traité de commerce. Cette convention est favorable et bien faite; elle a, de plus, le mérite particulier de préparer aux deux peuples, par l'heureuse entente de certaines dispositions, les relations les plus amicales.

Un pareil résultat est éminemment précieux ; et, avant tout, nous devons en remercier le Gouvernement du Roi.

Mais un traité ne suffit pas; il peut n'être qu'une lettre morte, si le commerce qu'il doit protéger et faciliter, n'est pas lui-même viable.

L'Angleterre n'a pas seulement un traité; elle avait avec la Chine un grand commerce préexistant.

Les Américains en signant, eux aussi, leur convention commerciale avec le céleste Empire, en ont aussitôt appliqué le bénéfice aux importantes relations qu'ils entretiennent depuis long-temps avec les Chinois.

Nous, à notre tour, nous allons avoir de bonnes stipulations diplomatiques, mais sans commerce actuel; car on ne peut décorer du titre de rapports commerciaux quelques rares tentatives maritimes, sans importance, sans liaison entr'elles, et, le plus souvent, suivies de disgrâces. En sorte que le commerce français en Chine est tout à créer.

Telle est donc, au début, la différence qui nous sépare des Anglais et des Américains.

Eux, races essentiellement pratiques, se sont bien à l'avance emparés du fait. Leurs rapports existent. Leurs moyens d'échange, leurs succursales sont créés. Leur navigation y trouve aliment. Aussi, les traités qu'ils obtiennent ne sont-ils plus qu'une sanction du fait par le droit. Ils n'ont qu'à féconder un commerce existant.

Nous, bien peu prévoyants et bien peu pratiques, nous avons négligé le fait. Par le vice de nos systèmes restrictifs, ou par toute autre cause générale inhérente à la mauvaise condition de notre marine, nous nous sommes trouvés pris à l'improviste par la subite ouverture des ports chinois. L'exemple de nos rivaux, cet esprit de concurrence qui, chez nous, aime surtout à s'adresser aux choses théoriques, nous a fait poursuivre, pour nous aussi, l'obtention d'un traité chinois. Nous l'avons; c'est bien, mais qu'avons-nous?

Nous avons le droit, et le fait manque. Nous avons

la protection et rien à protéger. Nous avons heureusement, habilement, libéralement réglé la théorie de nos rapports de peuple à peuple ; nous avons stipulé toutes les clauses qui peuvent féconder un commerce. ... Mais ce commerce, que nous n'avons pas, nous ne fesons rien pour l'avoir !. . .

On ne doit donc pas s'endormir, parce qu'un traité est acquis à la France, en s'imaginant que tout est obtenu pour l'ouverture des expéditions maritimes. Au contraire, rien n'est fait; et c'est, ou jamais, l'heure de s'éveiller et de pourvoir, en nation sérieuse, à la praticabilité du commerce de Chine.

Constatons dès lors, avant tout, cette vérité évidente : qu'un traité de protection et de facilités, ne peut, à lui tout seul, tout faire. Pour que de grands échanges commerciaux s'établissent, il faut nécessairement et avant tout, quelque chose de fort simple : la *possibilité commerciale*, ou, ce qui n'est pas autre, la convenance marchande et maritime des expéditions. Sinon, on n'aura rien.

Une grande erreur des esprits superficiels a été de ne voir, dans cette question du commerce français en Chine, que l'étude des profits d'échange. On s'est demandé quels articles de la production française pourraient être placés avec succès en Chine, et quels articles pourraient en être importés à bénéfice? Tout semblait renfermé dans la réponse provoquée par cette double interrogation.

Cela est si vrai que l'exploration a été circonscrite dans ces termes étroits : Il a été adjoint au personnel de la mission diplomatique en Chine, un certain nombre de délégués commerciaux, chargés d'y étudier les besoins, les goûts, les productions indigènes et les prix. Nul doute que les informations qui auront été recueillies et dont une partie déjà a été livrée à la publicité, ne soient utiles. Mais ce n'est là, d'abord, que de la théorie, du commerce *à priori;* et, de plus, à quelle conclusion ces renseignements, même les plus précis, peuvent-ils conduire ? A ce résultat isolé, de savoir que telle marchandise se vendra bien ou mal.

En d'autres termes, cela revient à fournir des données pour faire approximativement le compte du fabricant, du pacotilleur, du chargeur de produits français, ou de l'importeur de produits chinois.

Or, ce n'est là qu'un détail, un calcul partiel, sans appréciation d'ensemble.

Les échanges entre la France et la Chine ne pouvant être isolés de la question des armements maritimes qu'ils nécessitent, l'étude de notre commerce de la Chine est forcément complexe : qu'il soit indispensable, avant d'opérer, de savoir si l'on doit gagner ou perdre à des échanges de produits avec ces contrées ; rien n'est moins douteux. Mais, quand bien même il serait certain que tel article se placerait à bénéfice, il est tout aussi indispensable de voir si l'opération commerciale de l'expédition maritime, qui repose sur des données entièrement autres, est ou n'est pas placée

dans des conditions inacceptables. Car on n'arme, pas plus qu'on ne fabrique, avec la perspective de perdre ; et, sans navires, point d'échanges.

Ainsi, en définitive, la première question à vider, si l'on veut aborder ce nouveau commerce, la question préalable est de savoir si l'on a convenablement assuré le sort de nos armements vers ces mers ? Qu'on fasse étudier, à Canton, l'accueil réservé par la Chine à nos envois, et le parti que nous pourrons tirer des siens, soit ; mais, pour tout cela, on oublie un peu qu'il faut des voyages de dix mille lieues, de lourdes expéditions, quinze ou dix-huit mois de navigation, enfin des risques et des salaires proportionnés. Ces opérations, qui coûtent énormément, que peuvent-elles rendre à l'armateur ? Quel aliment de cargaison, d'entrée et de sortie, quel élément de fret renferment-elles ? Il est certain que si nos bâtiments ont la certitude de charger à plein, à l'aller et au retour, les produits du fret devront les défrayer ; mais si, au contraire, déjà partis avec des cargaisons incomplètes, ils sont exposés à ne rentrer qu'en partie chargés, ils seront dans l'impossibilité de desservir ces relations. Qu'on y prenne garde : la véritable question de Chine est beaucoup moins à Canton que dans nos ports.

Le sujet qu'il nous paraît très-nécessaire et non moins intéressant d'étudier, est donc celui-ci : En l'état de la condition présente des voyages de Chine, est-il possible à la navigation française d'armer autrement

qu'à titre exceptionnel, pour ces parages? Et, si cette impossibilité actuelle est due en partie à notre situation propre et en partie à notre état législatif, que faut-il faire pour remédier au mal?

Il n'y a pas de milieu : à moins que le pays n'ait pas de grandes raisons de tenir au commerce de Chine (et son gouvernement a pensé le contraire en envoyant à grands frais une escadre et des négociateurs à Canton), il faut être conséquent avec nos projets et nos intérêts. La Chine est un empire immense, d'une population innombrable. C'est un pays riche. C'est, industriellement, un monde nouveau. Il doit y avoir là de vastes besoins à satisfaire, et, partant, un large débouché pour nos fabriques. On doit y trouver des produits précieux que nous avons intérêt à ne pas recevoir de seconde main, des matières premières intéressantes pour nos arts. Puis, ce que font nos concurrents, l'intérêt d'état, la force des choses, nous obligent de le faire. A mesure que les grands pavillons se répandent dans les mers Pacifiques, le nôtre doit les suivre, sous peine de voir son influence tout à fait débordée et de perdre son rang. Voilà pourquoi le pays, instinctivement, par un besoin de juste équilibre commercial et de nécessaire importance maritime, veut sa part du commerce de Chine et a revendiqué son traité. En un mot, si l'on veut le commerce de Chine, il faut le *navire*.

La France a-t-elle le navire? Et sous ce titre nous

embrassons l'étude des causes qui font obstacle au développement de notre navigation dans les mers de Chine ; — telle sera la matière d'une première partie de notre sujet.

Comment la France peut-elle avoir le navire ? Et par là nous entendons poser les conditions normales d'une navigation capable d'ouvrir à notre commerce la Chine ; — ce sera la seconde partie de ce travail.

Ainsi, après avoir signalé la cause trop réelle du mal, nous tâcherons d'indiquer ce qui nous semble devoir en être le meilleur remède.

§ Ier.

La France a-t-elle le navire ?

En d'autres termes, le pays, au moment d'ouvrir avec la Chine, sous la protection d'un traité solennel, des relations commerciales qui intéressent notre production, nos fabriques et nos arts industriels, la France s'est-elle assuré le moyen de transport ?

Non.

On l'a dit et l'on ne saurait trop soigneusement l'expliquer, pour empêcher certaines confusions d'idées : le compte de profit de la marchandise n'est pas celui de l'armement. Pourvu que la marchandise, son fret payé, se revende plus cher qu'elle n'a coûté, le gain

est acquis. Mais le navire, celui-là même qui ne serait chargé que d'articles donnant du bénéfice, le navire perdrait, si le fret gagné ne le couvrait pas de ses frais.

Ceci répond à l'objection de ceux qui diraient : Mais comment, si les échanges procurent un gain, le navire n'irait-il pas?

Pourquoi? parce que le bénéfice sur la marchandise est une question de valeur, et souvent les plus grandes valeurs se trouvent réduites au plus petit volume; tandis que le bénéfice sur le fret est une question de volume, c'est-à-dire, de vide ou de plein à bord. Pour le navire, dès lors, il importe peu que les marchandises reçues dans sa cale, gagnent ou perdent, aient peu ou beaucoup de valeur; ce qui importe, c'est qu'elles la remplissent.

Il ne suffit donc pas, au point de vue de l'armement, qu'une probabilité de profit fasse charger des articles d'échange; il faut au bâtiment sa cargaison complète, ou, sinon complète en allant, ce qui est impossible, ou moins complète au retour.

Cela nous conduit à examiner quel est l'aliment des cargaisons, dans le système des relations actuelles entre la France et la Chine.

Cet aliment, sous le rapport de la valeur ou du profit peut être quelquefois notable; sous celui du volume, en tant que matière à fret, il est totalement insignifiant.

Nous ne parlerons pas de nos envois composés de produits manufacturés du plus mince volume, et de

quelques matières premières dont les quantités sont fort limitées. Des tissus, des quincailleries et verreries, des coraux, quelques soieries riches, des brocards et fils d'or, des espèces, ne peuvent jamais former que des fractions de cargaisons. Si bien que les navires sont réduits à se lester, au départ, avec du sel qu'ils vendent, à petit bénéfice, dans les Archipels. Aussi, les voyages de sortie, quant au lest, peuvent-ils être considérés comme nuls.

Restent les retours.

La Chine n'exporte guère que le thé, la soie, les nankins, les écailles, des épices et matières tinctoriales; enfin ses divers objets ouvrés.

Enumérer ces articles, c'est directement, déjà, indiquer la nature des obstacles qui paralysent les opérations maritimes.

Le *thé* d'abord (et il est la base des exportations chinoises), est de la plus haute valeur sous le moindre volume.

La *soie* est dans les mêmes conditions.

Les *nankins* sont des étoffes que le goût a délaissées.

Enfin, les écailles, les épices et les produits de l'industrie chinoise, peuvent compter comme articles de trafic, non comme articles d'encombrement. Ils répondent à la curiosité ou à quelques besoins exceptionnels, mais non à un emploi courant.

En conséquence, les exportations actuelles de Chi-

ne, bien que peut-être avantageux, représentent comme cargaisons, le volume le plus restreint.

Et ce désavantage affecte particulièrement le pavillon français.

Les Anglais ont sur nous, à l'entrée, les profits du fret de leurs importations de coton et d'opium. Les Américains ceux de leurs envois de cotonnades écrues; — Première cause d'infériorité.

Anglais et Américains ont encore sur nous l'avantage de trouver dans le thé une denrée qui répond aux besoins de consommation particuliers aux populations d'origine britannique, tandis qu'une cargaison de thé suffit pour approvisionner le marché français. Et de plus, la soie de Chine, qui peut convenir à nos rivaux, rencontre en France la double concurrence d'un produit national et des soies du Levant, qui lui sont préférables.

Maintenant, faut-il bien le reconnaître, les causes d'infériorité relative se trouvent encore aggravées par la différence d'importance des marchés ouverts aux pavillons contendants.

Ainsi, le pavillon anglais n'approvisionne pas, en denrées de Chine, seulement les îles Britanniques ; il pourvoit encore à l'alimentation de ses immenses possessions de l'Inde et de l'Amérique. Le navire Américain, pouvant naviguer partout à meilleur marché que nous, réussit à nous fermer tous les marchés de

concurrence. Il ne reste au nôtre que le débouché français; car telle est, en dernière analyse, l'espèce de *réclusion* maritime à laquelle la navigation nationale est condannée par nos tarifs.

Par les rapprochements qui précèdent, on peut dès lors juger combien déjà est inégale notre condition dans la lutte commerciale en Chine, n'ayant, nous, à y porter ni opium, ni coton, et ne pouvant en retirer que dans les proportions les plus restreintes les principaux articles de retour!....

Nous sommes loin de douter de l'avenir. L'Industrie française est aujourd'hui si active, si sagace, si ingénieuse, qu'elle ne peut manquer de réussir, lorsqu'elle voudra travailler à se faire sa part dans les relations que la Chine vient d'ouvrir à tous les grands peuples commerçants; mais c'est précisément parce que ce lot lui revient, qu'il est nécessaire d'avertir le pays, de lui faire toucher au doigt les raisons naturelles d'infériorité qui, s'il n'y était pris garde, frapperaient de stérilité tous ses efforts. Cette disparité de position, il faut bien le dire, a été, de tout temps, si puissante, qu'elle n'a cessé d'exercer une influence destructive sur les relations que, de loin à loin, la France essayait avec Canton. Or, l'obtention d'un traité ne peut, toute seule, changer un tel état de choses. Quiconque refusera de s'en tenir à des appréciations superficielles, reconnaîtra que les causes d'infériorité subsistent. Aussi, tant qu'on

ne les aura pas modifiées, compensées, ne nous abusons point : la France se consumera en essais impuissants...

Eh bien, c'est dans une pareille situation relative, qu'il s'agit de créer un commerce français en Chine, en concurrence avec celui que l'Angleterre et les Etats-Unis y ont déjà implanté ; et c'est en vue de ce commerce, circonscrit aux besoins du marché français, que nous avons quelque raison de rechercher *si la France aura le navire?*

Or, on va se convaincre que le pays ne saurait être, du moins d'une manière normale et permanente, en mesure de donner à ses navires la destination des ports chinois.

Déjà, par l'effet de nos tarifs, tous les armements sont chers en France; mais, plus particulièrement ceux qu'exigent des expéditions en Chine, sont importants et coûteux.

Il s'agit d'une navigation qui ne permet pas de jouer aux essais. Là, une tentative malheureuse est une ruine. Ces voyages nécessitent l'emploi des navires d'un fort tonnage. Ils réclament un équipement de bord bien autrement complet que pour toute autre destination. Il faut des équipages nombreux et de choix. Il faut que le navire tienne la mer pendant 15 et souvent 18 mois. Et tout, salaires, dépérissement du navire, intérêt du capital employé, taux de l'assurance, tout devient onéreux en proportion de la durée du voyage et des ses risques.

Que l'on compare de telles expéditions à celles pour nos voyages d'Amérique. Ce sont des traversées de 40 à 60 jours ; des navires de moindre échantillon ; des équipages ordinaires ; des navigations routinières ; des transports certains, grâce à l'abondance des matières d'encombrement. Ainsi, un armement pour la Chine coûtera, de navire à navire et à tonnage égal, le double ; pour la mise-hors du navire, encore le double de ce que coûterait un navire français en destination pour les Antilles ou pour le Brésil. Et, une fois à la mer, la proportion des dépenses sera encore multipliée par la durée.

En d'autres termes, il en coûte deux fois plus de frais avant le départ, et deux fois, presque trois fois plus de temps à la mer. C'est, pour le moins, une différence du simple au quadruple.

Pour se couvrir de ses dépenses, que peut espérer un navire expédié pour Canton ?

Il aura, de sortie, un fret dérisoire, car l'abondance de l'espace libre avilit le prix des transports, et les produits de fabrique à charger pour ces destinations sont en général du plus petit volume.

Restera le fret du retour. Mais, de bonne foi, pour combien veut-on faire entrer le thé, la soie, les épices, et les articles d'industrie chinoise dans la composition d'une cargaison de 400 tonneaux ? Quand on songe que deux navires ainsi chargés suffiraient pour saturer tous les besoins courants de la consommation française, on est forcé de conclure : ou que deux navires feront

tout le commerce de Chine, ou que, s'il en part 20, ils en reviendront chacun avec un dixième de cargaison.

En veut-on la preuve ? Les importations sont la mesure, du moins actuelle, des besoins de la consommation.

Négligeons les exportations de France en Chine antérieures au moment présent, parce qu'avec raison on pourrait dire qu'elles ne sont point encore réglées.

Mais, par exemple, la consommation du thé en France se trouve constatée officiellement. De combien est-elle ?

En 1840	150	tonneaux de	1,000 kil.
En 1841	175	»	»
En 1842	170	»	»

C'est donc un aliment de fret parfaitement mesuré et très-peu variable.

Cet article, qui pourtant est le principal, réuni aux artres, ne saurait donc constituer la base d'un fret de retour.

Partant, opération ruineuse, ou plutôt impossible : *la France n'aura donc pas le navire.*

Ici pourtant une explication est nécessaire, car on objectera : mais, déjà, à cette heure, des bâtiments français vont en Chine ; comment n'y en irait-il pas un plus grand nombre, sous la protection du nouveau traité et avec une impulsion donnée vers de plus grands rapports ?

Il est vrai que, de loin à loin, quelques bâtiments

français paraissent sur ces parages. Il est malheureusement tout aussi vrai que, malgré l'encouragement et la protection que devait offrir la présence d'une escadre française, aucune voile marchande n'a eu le courage d'aller aventurer sa cargaison à la suite de notre ambassade, tant le calcul mathématique des pertes est effrayant! Mais, quant aux rares navires que l'on cite dans l'Archipel indo-chinois, leur commerce se réduit malheureusement à ceci : porter les vins et les denrées de France à quelques résidents européens établis dans les détroits, trafiquer en caravane de côte en côte, faire pour leur retour quelques achats de pacotillage, épuiser, d'un seul coup, tout l'aliment des transports en nacres, bambous, drogueries, épices et curiosités chinoises, et rentrer après une série de spéculations par échelles, dans lesquelles le trafic, fait sous voile, finit par indemniser l'armement.

Mais ce sont là des expéditions de trafic à l'aventure, des voyages exceptionnels, rares et absorbant déjà tous les éléments d'échange accidentels ; ce n'est pas un commerce.

Un commerce ne peut reposer que sur une base large et stable, sur la possibilité permanente d'un aliment sérieux pour les cargaisons. Cela, l'état de choses actuel est impuissant à le donner. Ou donc il faudra modifier la condition présente, ou ce commerce à qui M. de Lagrenée vient de signer un si bel acte de naissance, ne sera pas viable. Quel serait l'armateur assez imprudent pour fier aux expériences des pacotilleurs

de produits français, un capital d'armement de plusieurs centaines de mille francs ?

Ici encore, une objection peut naître : on peut se demander : mais pourquoi l'armateur lui-même ne ferait-il pas la spéculation mercantile proprement dite ? C'est-à-dire, pourquoi n'opérerait-il pas, en assumant navire et cargaison, la compensation sur lui-même du bénéfice commercial et de la perte du fret ?

A cela plusieurs réponses.

La première, c'est que s'il faut que la marchandise supporte la perte sur le fret, autant vaut dire qu'elle naviguera à fret double ou triple. Or, naviguant dans ces conditions, la marchandise d'entrée n'a plus de bénéfice à espérer, puisqu'elle va se trouver écrasée, sur le marché chinois, par la concurrence du produit similaire étranger qui, voyageant à fret ordinaire, pourra toujours abaisser le cours d'autant.

La seconde, c'est que si l'on veut un commerce sérieux avec la Chine, il ne faut pas songer à se baser sur des expéditions à l'aventure, gérées par des subrécargues. De tels rapports commerciaux sont trop accidentels et mêlés de trop d'inconvénients pour constituer jamais, pour la France, en Chine, un débouché de quelque importance. C'est le malheur des armements français pour ces parages, de ne point y trouver de maisons françaises établies. De là l'incertitude, le défaut de suite, l'absence de toute liaison qui se remarquent dans les opérations tentées jusqu'à ce jour. Aussi, mais surtout en Chine, où il nous importe à

un si haut point de plier les produits de notre industrie aux goûts et aux besoins précis de ces populations civilisées, il faudra des comptoirs à demeure, desservis par des négociants commissionnaires ou par des agents de nos fabriques. Alors seulement pourra s'établir avec la Chine un commerce lié, réglé et progressif. Sinon, nous resterions condamnés au trafic de hasard, au plus chanceux et au plus décousu de tous les modes d'opérer. Or, cela étant, l'expédition du navire restera forcément à part du sort des envois. Consignations et armements auront un sort distinct, exclusif de toute solidarité.

La troisième raison enfin c'est que, le commerce de Chine étant destiné à rouler sur des articles de grande valeur, vouloir que les armements maritimes englobent les opérations de cargaison, serait vouloir presque toujours l'impossible, puisque la moindre de ces expéditions coûterait, navire et cargaison compris, une mise-hors de 4 à 500,000 francs, au moins. Quelle serait la maison de commerce qui, par ses seules forces et à ses seuls risques, voudrait tenter les chances d'un essai avec une pareille exportation de capital pour 16 ou 18 mois? Des essais doivent être faits, mais d'une manière limitée et morcelée. Tel fabricant tentera le débouché pour certains produits, tel pour tel autre: et, procédant pas à pas, avec la précision spéciale que procure la division du travail, ils pourront parvenir; ils exposeront peu, avanceront graduellement et finiront par réussir. Mais des essais par cargaisons entières for-

mées des deniers de l'armateur, ne sauraient se faire, ne se feront point.

Ainsi, qu'on se guérisse de l'espoir que les armateurs pourront tenter les voyages de Chine, en amortissant sur les profits espérés de la marchandise la perte certaine qui les attend sur le fret.

Cela est impossible :

Soit parce que la marchandise ne peut espérer quelque profit qu'en naviguant à fret ordinaire ;

Soit parce que tout commerce réglé veut des négociants et des agents à demeure, comme les ont nos concurrents ;

Soit parce que de telles expéditions, s'il faut que l'armement embrasse tout, sont trop longues, absorbent trop de capitaux et créent trop de chances au début, pour que personne ait la folie de s'y risquer.

La France ne pouvant avoir *le navire* dans ses rapports directs avec la Chine, c'est-à-dire, une navigation normale à fret, reste une question : peut-elle subsidiairement l'avoir par des compléments de cargaison portés ou pris dans ces mers ?

En d'autres termes : en nouant la navigation de Chine avec des opérations d'entrée ou de retour sur les parages de l'Inde orientale, est-il permis d'espérer que l'on complétera le chargement des navires, et, par suite, qu'on pourra procurer, à l'entreprise maritime proprement dite, les conditions de vitalité qui lui manquent tout-à-fait dans un système d'échanges directs ?

Dans l'état présent des choses cela est impossible à espérer.

Qu'on y fasse attention, pourtant. Là peut être la solution du problème. Mais telle qu'elle est faite, la position présente laisse le problème insoluble. Expliquons nous.

Il vient d'être démontré que les échanges directs entre la France et la Chine, soit à l'aller soit au retour, dussent-ils porter sur des valeurs considérables et faire espérer des résultats satisfaisants, ne sont nullement matière à fret. Le navire ne couvrira que la plus minime partie de ses frais.

Il faut donc chercher si, en dehors des ports chinois, et dans le rayon des voyages de Chine, il existe des aliments de cargaison suffisants pour combler le vide et équilibrer ainsi les dépenses?

Ecartons, d'abord, de cet examen les opérations de pacotillage de côte en côte, compensant le défaut de fret par la spéculation éventuelle, et substituant au profit normal des transports, les profits ingénieux du troc. Ce n'est là qu'une ressource du subrécargue industrieux. Elle porte sur des articles rares et d'assortiment, sur un commerce de quelques épices précieuses échangées contre des piastres ou des fils d'or. Cette mine est aussitôt épuisée qu'exploitée. Deux ou trois navires suffisent pour en absorber toute

la matière. Ce n est pas là la base d'une navigation importante ; ce n'est qu'une exception.

Pour une navigation importante, ayant du moins un peu d'analogie avec celle de nos concurrents étrangers, que nous offrent ces mers?

En voici l'inventaire.

Les contrées que nos bâtimens pourraient aborder sur leur itinéraire de Chine, peuvent se diviser en deux zones :

L'une (la partie orientale) constitue l'Indo-Chine ; ce sont : Bornéo, les Philippines et toutes les autres terres dont se composent les groupes d'Archipels situés entre l'Empire Chinois et la Nouvelle-Hollande.

L'autre (la partie occidentale, eu égard à la Chine) est formée par la côte de Malacca, Sumatra, Java, et les autres îles de la Sonde. C'est là notre passage obligé ; et enfin, en rétrogradant vers l'Europe, il resterait nos comptoirs de l'Inde et Bourbon.

La démarcation que nous venons d'indiquer entre les parages *au delà*, et ceux *en deçà* des détroits malais, est d'autant plus importante à signaler, que telle est la base des distinctions établies par notre dernière loi douanière, celle du 8 mai 1841.

Ainsi, tranchons cet examen en deux parties, et recherchons les éléments de frets et d'échanges offerts *au delà* des détroits, puis ceux offerts *en deçà*.

Contrées *au delà :*

BORNÉO.

La Hollande, bien qu'elle prétende à la souveraineté de cette île immense, y possède à peine quelques misérables comptoirs. Elle n'a jamais pénétré dans l'intérieur. Un seul port, Bornéo, offre la chance d'y échanger quelques cotonnades et des objets comestibles qu'on y envoie de Sincapour. Il s'y trouve un ramas de mauvais sujets chinois expatriés et de forbans malais, contre lesquels il faut sans cesse être en garde. On descend armé, et les hommes restés à bord ont le fusil sur l'épaule. On y trouve un peu de poudre d'or, du diamant brut, et quelque poivre dont on ne pourrait constater l'origine.

Les démêlés sanglants que des bâtiments de guerre européens viennent d'avoir sur cette île, permettent de juger l'impossibilité d'y créer, de long-temps, des rapports commerciaux, auxquels d'ailleurs, en l'etat, la matière manque.

LES PHILIPPINES.

Notre ex-consul général à Manille, M. A. Barrot a publié, il y peu d'années, une notice sur les éléments d'affaires que peuvent offrir Luçon et les autres îles de ce groupe.

La conclusion est, on peut le dire, négative.

La production de ces îles offre :

Du Tabac, mais il est *prohibé* à la sortie, et *prohibé* en France à l'entrée ;

Du Sucre, mais il est prohibé de fait par notre tarif, car son admission par nuances est subordonnée à des catégories et à des conditions d'expertises douanières à Paris, qui équivalent, par les chances effrayantes de rejet qui en résultent, à une complète prohibition.

Le surplus des parages de l'Indo-Chine jusqu'à l'Océan pacifique est, comme champ commercial, de la plus entière stérilité.

Point de cargaisons, dès lors, à Bornéo ni aux Philippines. Qu'il y ait là quelques occasions d'échange, c'est indubitable. Mais il n'y a rien de plus.

Passons aux pays *en deçà*.

Ici l'importance des produits est sérieuse; Sumatra, Java et les autres îles de ce système peuvent fournir matière à beaucoup de cargaisons.

Ces îles exportent en abondance le café, le poivre, le riz, l'étain, la cannelle, l'indigo, la cochenille, et un grand nombre d'articles de drogueries.

Mais la condition douanière de ces exportations les paralyse complétement.

En effet, ces produits, avec les droits qui les frappent, ne peuvent supporter la concurrence des produits similaires tirés de pays bien autrement rapprochés. La différence entre le coût des voyages de Chine

et celui des voyages d'Amérique est énorme, et n'est nullement compensée par la différence des droits.

Ainsi les cafés Java et Padang, qui sont abondants et goûtés aujourd'hui en Europe, sont, d'après les tarifs actuels, laissés dans l'impuissance de lutter avec ceux d'Haïti et du Brésil, par suite de l'énorme disproportion de fret qui résulte de la comparaison d'un voyage d'Amérique avec un voyage à la côte malaise.

Les poivres des îles de la Sonde, article dont la consommation en France est limitée à quelques cargaisons, seraient un excellent article de réexportation, si d'ailleurs leur admission etait encouragée. Mais, au contraire, pour un fret de Chine, il lui faut lutter avec le poivre de la côte de Malabar, qui exige de bien moindres voyages, et qui, de plus, comme poivre *lourd*, procure à l'armement un quart de fret en sus. Si ces désavantages ne sont pas équitablement compensés, le poivre léger des îles de la Sonde n'est plus qu'un aliment de cargaison fort chanceux.

Il suit de là que nos bâtiments ont bien, sur leur passage, de la matière pour leurs chargemens; mais ce que la nature leur offrait, l'inintelligence des tarifs le leur enlève; et il faut des circonstances exceptionnelles, de bon marché ou de voyage, pour qu'ils puissent toucher à ces denrées d'encombrement qui devraient pouvoir être la base permanente de leurs retours.

Cette cause fait aujourd'hui végéter nos relations avec les contrées intéressantes qui viennent d'être désignées.

Resterait, pour nos navires, la chance d'un fret partiel de retour en se repliant sur nos comptoirs de l'Inde ou sur Bourbon.

Mais ici, déjà, la condition des armements est totalement changée.

Elle est changée, non pas seulement en ce que le navire, allé à Canton, aurait employé 16 à 18 mois pour gagner un fret de retour que les navires, allés seulement à Pondichéry ou à Bourbon, gagneraient en 8 ou 10 mois.

La différence existe encore dans la constitution même des expéditions.

Ainsi, pour des voyages de Chine, pour la navigation dans les détroits, où l'on est sans cesse en appareillage, pour 18 mois de mer enfin, il faut des navires neufs ou presque neufs, de forts équipages, trois rechanges de voiles, un cuivre en parfait état.

Aux voyages de Bourbon on applique déjà des navires médiocres, des équipages moindres, deux rechanges de voiles et souvent un doublage qui a bien des années de service.

On comprend, dès lors, combien le fardeau, en capital de navire et en frais de mise hors, dépenses et salaires, dépréciation et assurances, se trouve allégé. Les navires attachés à la ligne de Bourbon peuvent ainsi abaisser le fret bien au-dessous de ce qui serait permis aux capitaines se repliant de Canton à Bourbon.

C'est ce qui prouve que la ressource d'un fret sub-

sidiaire à Bourbon ou au golfe du Bengale, n'est pas de nature à défrayer au retour une expédition de Chine. Il y aurait, à la fois, éventualité inacceptable et fret trop désavantageux. Déjà même nos comptoirs français de l'Inde ne sont que trop encombrés de navires; et, pour s'en convaincre, au lieu de supputer complaisamment le tonnage officiel de la totalité de ces navires, comme s'ils étaient tous chargés complétement, on n'a qu'à faire le calcul des quantités de produits importées de ces colonies : on verra qu'il y a loin de ces quantités à la portée totale des navires employés. D'où la preuve que, déjà, c'est l'aliment qui manque à nos voyages de l'Inde et de Bourbon. Beaucoup de navires vont, mais peu gagnent; et c'est ce qui force la navigation à lésiner sur la bonne condition de ses navires, heureuse quelquefois de liquider son armement par un naufrage qui la fait rentrer dans son capital assuré.

En résumé donc, dans l'état actuel, l'industrie et la production françaises peuvent avoir intérêt et hâte de nouer avec les populations chinoises un commerce dont un traité nouveau vient de stipuler les garanties, et qu'une mission de délégués de nos fabriques étudie en ce moment. Chacun, dans l'intérieur du pays, s'imagine qu'il suffira, pour réussir, de fabriquer habilement, beaucoup et à bon marché ; on se figure que le navire est toujours prêt. . . . Eh bien, c'est qu'au contraire le navire manque. Si quelques tentatives peu-

vent se faire, c'est seulement pour des voyages de caravane. Rien de large ne s'organise ; et cela tout simplement parce qu'on n'a point avisé à rendre ces voyages commercialement possibles.

Nous devons donc renverser la proposition qui semble avoir été la pensée impulsive de notre ambassade en Chine ; et, au lieu de dire : *préparons des relations sur le papier afin d'y appliquer des armements*, nous dirons : *si nous voulons des relations, commençons par rendre possibles nos armements.*

Comment atteindre à ce résultat si négligé et pourtant si indispensable ?

C'est ce que nous allons tâcher d'indiquer.

§ 2.

Comment la France peut-elle avoir le navire? C'est-à-dire, que faut-il faire pour donner vie à des armements réguliers pour la Chine?

Le mal, on vient de s'en convaincre, est dans l'insuffisance de la matière transportable, tant à l'aller qu'au retour. Et, de là, obstacle insurmontable à des armements directs continus.

Bien meilleure est la condition des Anglais et des Américains. Nous en avons dit les raisons ; elles tiennent à la position de ces deux peuples navigateurs.

Voici comment ces causes entrent en jeu.

Les Anglais vont en Chine avec un bon fret d'entrée, basé sur des éléments de cargaison positifs. Arrivés dans l'Inde avec leurs complets chargements d'Europe, ils les déposent et prennent, pour la Chine, leurs cotons du Bengale, leur opium, leurs guinées, leur indigo, leur cochenille, et divers autres produits de leurs possessions dans l'Inde.

A Canton, ces navires trouvent des maisons anglaises établies; ils opèrent commodément, sans être obligés d'apporter des piastres. Il leur suffit de présenter des lettres de crédit sur Londres ou sur Calcutta. De là, facilités et économie extrêmes.

Pour les retours de Chine, le thé, pris par masses, grâce aux immenses besoins britanniques, devient réellement matière à fret. Joignez-y les autres articles de Chine; joignez-y ce que, tant à l'aller qu'au retour, les navires anglais déposent ou prennent dans leurs entrepôts de Pinang, de Sincapour, de Ning-Pô, échelonnés avec une si merveilleuse prévoyance sur l'itinéraire obligé de cette navigation, et vous comprendrez comment le pavillon anglais trouve son profit à aller en Chine.

Enfin, pour le retour en Europe, nouvel et vaste aliment, soit dans l'inépuisable marché de l'Inde, soit à Maurice et au Cap; et c'est ce qui fait que, dans l'immense mouvement commercial qui s'opère sans discontinuité entre l'Angleterre et ses colonies orientales, il y a certitude pour le navire anglais de voyager à plein; et la marchandise peut voyager ainsi à fret très-modéré.

Les Américains, il est vrai, n'ont pas de possessions coloniales ; mais ils ont, en revanche, un pavillon essentiellement transporteur, un pavillon qui peut aller partout. Bon marché de navigation, telle est la base de leur condition maritime. Et, à cet avantage, s'ajoutent ceux qui naissent de la spécialité de la production et de la consommation des Etats-Unis.

Aussi, rien de plus simple que l'expédition du navire des Etats-Unis en Chine.

A l'aller, fret de leurs masses de cotonnades et des diverses matières premières du continent américain.

Au retour, achats importants en thé, soie, etc., etc. Sur son itinéraire, il chargera toutes les denrées des possessions espagnoles, anglaises ou hollandaises de l'Inde, assuré qu'il sera de les verser à plus bas prix que tous les autres pavillons, soit en Amérique, soit sur celui des entrepôts d'Europe qui lui conviendra davantage.

C'est ainsi que, par des systèmes inverses, et en tenant chacun l'un des pôles du commerce maritime, les Anglais, par le monopole des positions, par la multitude, l'étendue, la richesse et la liaison géographique de leurs colonies ; les Américains, sans colonies, mais par l'allégement systématique de leurs charges de navigation, arrivent à étreindre les relations les plus lointaines, et trouvent à prospérer, là où nous végétons misérablement.

Et pourtant, la France est une nation grande, industrieuse, intelligente, d'une production exubé-

rante, riche par le sol, riche de ses mains, voulant et pouvant être une puissance maritime de premier rang.... et elle végète !..

Quel remède à ce mal ?

Nous ne généraliserons point. Il n'est ici question que des opérations de Chine.

Dans la recherche d'un remède, les renseignements du passé sont bons à recueillir.

Le commerce de Chine avait fixé l'attention de l'ancienne monarchie.

A peine sorti de l'état de guerre maritime, Louis XVI mit sa sollicitude à favoriser les grandes expéditions vers ces contrées lointaines.

De prime abord, il fut reconnu que la navigation marchande ne pouvait, par ses seules forces, accomplir de tels voyages.

Pour y suppléer, le gouvernement conçut une mesure large et généreuse. Il posa lui-même les bases d'une vaste opération en participation, à laquelle devaient concourir nos principales places maritimes. Le capital, fixé à 6 millions de livres, devait être et fut recueilli par souscription parmi les négociants. Et à cette expédition combinée, dirigée et payée par le commerce, et pour le profit exclusif des négociants actionnaires, l'état prêta, sans rétribution aucune, trois vaisseaux de ses arsenaux et du port de 12 à 1,500 tonneaux chacun.

L'expédition eut ainsi les navires pour rien.

Ces conditions si favorables sont consignées dans l'arrêt du Conseil-d'Etat du Roi pour l'expédition de commerce à faire en Chine, du 21 juillet 1783.

Ce précédent permet de juger comparativement combien seraient onéreux aujourd'hui les mêmes essais, devant être effectués par navires marchands, sans immunité aucune qui compensât la pénurie du fret.

Il n'est pas moins instructif d'étudier les résultats de l'expérience de 1784.

Les actions furent souscrites. L'expédition se fit. Elle fut dirigée par trois députés gérants, élus, l'un à Marseille, le second à Bordeaux, le dernier à Nantes.

Les trois vaisseaux prêtés par l'état furent la *Provence*, de Toulon, le *Sagittaire* et le *Triton*, de Brest. Ils partirent dans le commencement de 1784. Ils rentrèrent en France en juillet 1785. Un solde de marchandise fut apporté plus tard par un quatrième vaisseau du Roi, le *Pondichéry*.

Les états des cargaisons d'entrée et de sortie, qui furent rendus publics, offrent une base certaine d'appréciation et plusieurs renseignements curieux.

Voici, en résumé, quel fut l'emploi du capital de 6 millions de livres.

Armement et avituaillement des trois vaisseaux	F.	446,807
Marchandises chargées		815,925
Espèces et traites		4,586,834
Frais généraux, commission des trois députés		60,000
Somme non employée		90,434
TOTAL	F.	6,000,000

Ainsi le huitième du capital seulement put être converti en marchandises d'envoi, composées de tissus de drap, de coraux, de glaces et des articles de verrerie.

On porta en traites plus des ¾ du capital. — Les navires partirent à peu près sur lest.

Passons maintenant au relevé des articles de retour.

On rapporta :

3,453,100	livres	thé, diverses qualités.
6,850	»	soie écrue de Nankin.
53,300	»	cannelle.
17,870	»	rhubarbe.
32,000	»	nacre.
55,000	»	rotins.
43,700	»	esquines.
321	caisses	porcelaines diverses.
175,660	pièces	nankin divers.
3,462	»	satins et diverses étoffes.

Rien de plus éloquent que cet état des 4 cargaisons. Voilà bien les provenances de Chine: du thé, de la soie écrue de la cannelle, de la rhubarbe, des nankins, de la nacre, de la porcelaine, des rotins, des satins et des lampas. C'est là tout ce que put assortir d'articles divers une expédition puissante dirigée par l'élite du commerce de France. Pour charger 4 à 5,000 tonneaux, il fallut 6 millions de livres, et dans ce tonnage, il dut entrer pour 3,500 tonneaux de thé.

On le voit: l'expédition d'un simple navire de commerce, de la portée de 4 à 500 tonneaux, exigerait, d'après ces données, une mise hors de F. 600,000 pour le moins, navire non compris.

Ce n'est pas tout. Voici quel fut le résultat pécuniaire.

Les vaisseaux prêtés par le Roi et seulement armés par le commerce, étaient partis à peu près léges. Un seul prit, pour l'île de France, 500 tonneaux d'objets du Gouvernement, dont le Roi paya le fret. Tous les passagers au compte du Roi furent également payés à l'expédition. Au retour, les navires arrivèrent entièrement chargés, grâce à l'importance exceptionnelle du capital consacré à l'entreprise. Eh bien, qu'advint-il ? Malgré ces faveurs et les ressources énormes dont on avait disposé, on perdit. L'abondance des denrées apportées les avilit. Le compte final fut désastreux.

De cette leçon du passé, il est permis de conclure :

Que nous avons eu raison de proclamer l'impuissance de la navigation française à tenter, par ses seules forces, les voyages de Chine, puisque l'on voit qu'en 1784, l'état jugeait nécessaire d'accorder à l'expédition de Chine le prêt, gratuit et royalement encouragé, de trois vaisseaux ;

Que, malgré tant d'avantages et nonobstant l'abondance des capitaux versés dans l'entreprise, pour avoir voulu composer les retours en produits de Chine exclusivement, on perdit beaucoup...

D'où la conséquence, pour nous, aujourd'hui :

Que l'encouragement de l'Etat nous est plus indispensable encore, puisque le navire est fourni par le commerce tout seul ;

Et qu'il faut éviter la faute, capitale au point de vue du marché français, de composer, seulement en articles de Chine, nos cargaisons de retour.....

C'est peu à peu que les relations d'échange entre la France et les populations chinoises doivent tendre à se resserrer. Un trop grand développement d'affaires, s'il se produisait d'une manière subite, serait une cause de mévente soit là bas, soit ici. Et, avec la mobilité de nos propensions, un premier échec pourrait être fatal. Il détruirait tout avenir.

Il importe donc de pénétrer en Chine d'une manière progressive, en tâchant de mieux s'adapter, au

fur et à mesure des succès, aux goûts qu'on veut satisfaire, et en habituant nos populations à l'emploi des denrées à retirer de ces pays lointains.

Mais, pour opérer en Chine par voie progressive, alors que la nécessité des armements est préalable et actuelle, avec ses charges et le vide de ses résultats; il n'y a véritablement qu'un moyen : c'est que l'état permette de compléter utilement ailleurs les cargaisons commencées en Chine. Le remède est là, et ne saurait être que là.

Il ne s'agit donc plus, à cette heure, de solliciter le prêt des navires; mais du moins faut-il que si nos tarifs prohibent, de fait, ces compléments indispensables à nos cargaisons, faut-il, puisque le commerce de Chine vaut les honneurs et les frais d'une ambassade, que nos tarifs se plient à des nécessités aussi pressantes et aussi sérieuses. Et d'ailleurs, diminuer les droits sur des provenances aussi éloignées, ce n'est que justice.

Retraçons rapidement ce qui avait été fait dans cette pensée, et disons comment une mesure, heureusement conçue et qui, déjà, commençait à devenir féconde, a été tronquée, anéantie dans ses effets.

Le 3 février 1834, un projet de loi fut présenté aux chambres, qui accordait aux produits naturels, le sucre excepté, venant en droiture par navires français des parties de l'Asie situées au delà des passages de la Sonde, une remise du cinquième du droit d'en-

trée dont jouissent les provenances les plus favorisées, après les Colonies françaises.

Ce projet de loi ne fut pas discuté, mais la commission de la Chambre des Députés y donna son assentiment.

Cependant la question avait marché. On avait compris que l'encouragement serait illusoire, si l'on ne fesait profiter de la réduction du droit les provenances mêmes des îles de la Sonde.

Il importait de ne pas perdre un temps précieux. Une ordonnance, rendue sur le rapport de M. Duchâtel, ministre du commerce, autorisa provisoirement la mesure. Ce rapport signalait l'intérêt puissant qu'avait la France à pousser sa marine marchande vers l'Archipel Indien et l'Indo-Chine. Créer des relations, ouvrir des débouchés, attirer de nouveaux produits, former d'excellents marins; tel était le but. Diminuer les droits d'entrée sur les articles de retour, en considération de la longueur et de la cherté des voyages, tel fut le moyen.

Il y fut pourvu en disposant que « les produits naturels, le sucre excepté, *importés en droiture, par navires français*, des îles de la Sonde ou des parties de l'Asie et de l'Australie situées au delà... obtiendraient la remise d'un cinquième. »

Ainsi, l'ordonnance du 8 juillet 1834 vint féconder, en la rendant pratique, la pensée d'encouragement déposée en germe dans le projet de loi.

Ce fut, il faut le dire, une heureuse impulsion im-

primée aux grands armements. Aussi, pour la soutenir, le gouvernement n'hésita-t-il pas, après deux années, à faire donner à la disposition de l'ordonnance du 8 juillet 1834 la fixité législative. La réduction d'un cinquième des droits, tant pour les îles de la Sonde, que pour les pays situés au delà, fut textuellement insérée dans la loi du 2 juillet 1836.

Le ministre qui avait contresigné l'ordonnance et fait adopter la loi avait fait preuve de coup d'œil.

Le développement de ces nouvelles relations fut rapide.

Mais, tout-à-coup, en 1838, l'œuvre des années antérieures fut détruite.

Un nouveau Ministre venait de remplacer M. Duchâtel au département du commerce.

Les interêts stationnaires, déguisant leurs regrets sous un prétexte de lésion pour le trésor, avaient prétendu que, les cargaisons se fesant aux îles de la Sonde sans pousser plus loin, le but cessait d'être atteint.

Par suite, ordonnance du 2 septembre 1838 qui, sans avoir consulté les Chambres de commerce des villes maritimes, et sur le seul avis du Conseil supérieur de commerce, retirait aux îles de la Sonde la réduction légale du cinquième. La question d'illégalité de cette ordonnance est encore pendante devant les Tribunaux.

La faveur, ainsi restreinte aux provenances des pays situés *au delà*, c'est-à-dire aux produits de Bornéo, des Philippines et de l'empire chinois (et l'on sait à

quoi se réduisent ces produits, en tant qu'éléments de cargaisons) sembla subsister, mais devint illusoire. Il resta un simulacre d'encouragement, rien de plus.

Malheureusement le motif tiré de *l'intérêt du trésor* a trop de prise sur l'esprit des Chambres, pour qu'une mesure dénoncée comme matière à abus, et dont l'appréciation réclamait une parfaite entente de nos intérêts maritimes les plus compliqués, pour que cette mesure libérale ne fût pas sacrifiée. On se hâta de retirer la réduction aux provenances des îles de la Sonde, aux produits naturels de Java et de Sumatra. La loi du 6 mai 1841 défit ainsi, dans sa partie substantielle, la combinaison sanctionnée en 1836. Il ne fut laissé qu'un tronçon du système, un texte devenu lettre-morte. C'est le régime actuel.

Inutilement une voix demanda-t-elle que, dans le cas où les navires français justifieraient de leurs opérations *au delà* des détroits et dans les zones encore favorisées, tout au moins pour ce cas, il leur fût accordé de compléter leurs chargements de retour aux îles de la Sonde, avec jouissance de la réduction. On répondit par des craintes de simulation de voyages. On n'écouta rien. . . . .

En vérité, c'est un grand malheur, en France, que cet absolutisme des appréhensions de fraude, comme si le commerce n'était pas honorable et ne méritait pas d'être protégé, nonobstant les abus exceptionnels qui peuvent s'y rencontrer comme en tout! C'est ainsi que, chez nous, les plus beaux princi-

pes, les intérêts les plus vitaux sont écrasés sous la tyrannie des précautions. Nous nous ruinons par le luxe des garanties ! On pourrait mésuser d'un droit : on le supprime ! Où donc irons-nous avec cet aveuglement d'avarice fiscale, sinon à faire que le pays se dépouille de ses propres mains, de peur d'une lésion pour le trésor !

Nous avons dit tantôt quel essor avait été imprimé à nos armements lointains, par l'encouragement intelligent accordé depuis 1834 ; malheureusement, il nous faut indiquer quels tristes fruits a produits le régime qui a succédé : nos armements ont discontinué; les relations qui commençaient à s'étendre se sont successivement perdues: tout se réduit aujourd'hui, comme avant 1834, à quelques rares expéditions de troque...

Les reproches adressés au régime de la loi de 1836 étaient-ils donc bien fondés?

On peut en juger:

On prétendait que le but maritime était manqué, les navires n'allant qu'aux îles de la Sonde ;

On disait que le but commercial l'était aussi, et par la même raison ;

On disait enfin que, l'encouragement n'atteignant plus le but, tout se résolvait en un abandon d'un cinquième de ses droits par le trésor.....

D'abord, pour l'exactitude des faits, il faut redresser l'énonciation qui sert de base à ces griefs.

Ainsi, il y a erreur à exposer que, de 1834 à 1838,

les expéditions se seraient restreintes aux voyages de Java et de Sumatra. Au contraire, bon nombre de navires franchirent les détroits et poussèrent fort loin dans l'est. On citera le *Luçon* qui, en 1835, toucha à Manille ; le *Baobab* qui, en 1837, était expédié pour Canton et s'arrêta à Sincapour, empêché qu'il fut par les événements de Chine de cette époque. . . .

Il est vrai que ces premiers essais procurèrent peu de retours, et que bon nombre d'expéditions durent opérer aux îles de la Sonde. C'était tout simple. Au début, on s'adresse toujours au point le plus rapproché, lorsqu'il est d'ailleurs le plus certain. Ce sont ensuite les premiers succès, l'esprit de concurrence qui poussent les entreprises plus loin. La marche graduelle eût donc été celle-ci : d'abord Java et Sumatra ; puis, en s'y assurant des retours qui auraient formé la base du chargement, on aurait poussé les caravanes dans les Archipels; on aurait exploré, sans chance de perte, le littoral de ces mers, et ainsi, de proche en proche, la réussite de l'un stimulant l'autre, les relations acquises en fesant poursuivre de nouvelles, l'exemple des comptoirs français se propageant, notre pavillon eût pénétré partout. . .

Mais, brusquement, à deux ans de la promulgation d'une loi, proclamer que l'expérience était faite, lorsqu'on pouvait à peine compter par navire deux voyages consécutifs ; et déclarer que nos armements n'étaient allés et n'iraient jamais qu'aux îles de la Sonde ; ce n'était pas se placer dans le vrai.

Passons aux motifs.

Le but maritime aurait été manqué?

Mais comment, sérieusement, prétendre que de tels voyages, le navire toujours à la mer, chargeant et déchargeant sous voile, obligé à des appareillages quotidiens sur les côtes les plus dures, et cela pendant 15 mois et en traversant toutes les latitudes, ne forment pas autrement les marins que les voyages routiniers aux Antilles?

Le but commercial aurait été manqué?

Bien au contraire, c'est en se privant de l'aliment réel des retours, qu'on s'est placé dans l'impossibilité d'atteindre ce but. On n'a pas voulu comprendre que, ce commerce de l'Inde orientale étant complexe, pour le conquérir *au delà* des détroits, il fallait d'abord se l'assurer *en deçà*. En disloquant le système, on a tué ce commerce partout.

Et quant aux doléances du trésor, on pourrait faire observer que l'argument qu'on en tirait s'est trouvé rétorqué par le résultat : pour ne pas remettre un cinquième des droits à percevoir, on a perdu les cinq cinquièmes, et tari la source de la perception.... Mais, telle n'est même point la question, car, si la remise du cinquième était concédée en vue des intérêts généraux du pays, pourquoi la retirer?

Faut-il le dire, trésor, commerce et navigation

étaient le prétexte : au fond, le motif était que les importateurs des cafés du Brésil, les interessés à l'acroissement des importations d'Haïti, voulaient empêcher le développement du commerce de l'Archipel malais, comme le voulaient encore les importateurs des poivres de Malabar. Non que cette voie nouvelle ne leur fût aussi bien ouverte qu'à tous : du moment qu'il n'y avait pas de privilége, chacun était maître d'aller aux îles de la Sonde ; mais parce qu'ainsi procèdent les intérêts stationnaires : pour se maintenir dans la routine du passé, ils entravent les entreprises novatrices. Et c'est de la sorte qu'on a fait arracher à nos armements pour l'Indo-Chine leur principe de vitalité.

De tout ce qui précède on peut donc conclure avec raison :

Que la faveur des réductions, restreinte aux provenances des pays *au delà des détroits*, ne pouvait plus être qu'une concession dérisoire ;

Que les motifs de ce retrait d'encouragement n'étaient point fondés ;

Qu'ainsi la loi de 1841, qui ne semblait poursuivre que l'extirpation d'un abus prétendu, mais toujours en proclamant son respect pour le principe de la loi de 1836, a frappé de mort ce principe, et conséquemment le commerce nouveau que créait efficacement cette loi.

Quel remède donc ?

Si une reprise pure et simple de la législation si fatalement proscrite n'est pas possible en l'état des préjugés créés à plaisir sur cette grande question, du moins, puisqu'il y va du sort de notre navigation dans l'Indo-Chine, nous pensons qu'on ne saurait faire moins que d'étendre l'encouragement aux provenances des îles de la Sonde, lorsque les denrées seront chargées par les navires français retournant de Chine, et des autres pays dotés aujourd'hui de la faveur.

Dans cette hypothèse, l'intérêt maritime est entièrement satisfait; l'intérêt commercial ne l'est pas moins. Qu'aurait à objecter le trésor? Rien évidemment. Si les millions dépensés pour l'ambassade de Chine ne doivent pas rester semés au fond de la mer, ce n'est qu'à la condition d'aviver la navigation en vue de laquelle a été négocié le traité.

Et déjà combien de temps s'est perdu! Si, au lieu de tant de vaisseaux de guerre, naviguant à grands frais, le Gouvernement eût fait partir pour la Chine, à la suite de l'ambassade, un certain nombre de navires marchands, allant explorer ces divers parages, avec d'importants échantillons de marchandises et des subrécarques à bord, que de chemin, déjà, le pays aurait parcouru! Ceci est très-sérieux; car il dépendait du Gouvernement d'imprimer l'impulsion aux armements pour ces mers. Il ne dispose pas, il est vrai, de la marine marchande,

mais il dispose des tarifs; et, s'il les eût retouchés à ce point de vue, s'il eût, par l'annonce d'une réduction du cinquième des droits pour les marchandises qui seraient chargées au retour à Java ou à Sumatra, procuré une base à ces expéditions lointaines, déjà elles auraient eu lieu; déjà le pays aurait étudié commercialement les affaires qui s'ouvrent en Chine. Il aurait, non pas seulement des rapports statistiques et des notes de délégués, mais les fruits d'une véritable enquête, de celle qui se fait la marchandise à la main. Nous ne serions plus dans les nuages de la théorie, mais sous l'empire du fait. Nous agirions.

Eh bien, ce qui ne s'est pas fait, il est temps, ou jamais, de le réclamer avec instance.

Il est même nécessaire d'avertir nos hommes d'état que l'administration fiscale, dans le plus étroit esprit qui se puisse concevoir, n'a proposé, en vue des prétendus encouragements à accorder aux voyages de l'Inde, que des réductions souverainement mesquines et vaines, au point même de présenter un côté ridicule, qui a fait sourire nos rivaux d'outre-mer.

L'ordonnance Royale du 4 décembre dernier a paru, dans ses motifs, conçue en vue d'une extension de nos relations maritimes dans les Indes orientales. Elle a étalé une longue liste de réductions qui, au premier aperçu, semblent devoir amener de notables résultats. Mais, si l'on étudie les conséquences, on s'aperçoit bientôt de leur complète nullité.

Ainsi, à part la faveur faite aux *nitrates de soude* que les navires de Bordeaux importent en retour du Chili et du Pérou, tout le surplus ne comprend que des articles de pacotillage et du plus mince volume, ou des articles du plus rare emploi, ou des articles d'un droit déjà à peu près nul; en sorte que tout l'ensemble des avantages pécuniaires qui résulteraient de ces prétendues réductions, n'atteindrait pas certainement, dans l'année, une somme totale de cinquante mille francs d'encouragement.... Cela est-il sérieux?

Malheureusement, ceux qui ont la haute main sur nos affaires publiques descendent peu dans ces études de détail; s'ils y regardaient de plus près, ils verraient à quel point la France souffre de l'étreinte inintelligente des tarifs. Mais, voici ce qui arrive. Le Gouvernement, au lieu de prendre *à priori* l'initiative d'un ensemble de facilités larges et fécondes, s'en remet le plus souvent aux agens du trésor pour la désignation des articles à dégrever et pour la quotité des dégrèvements. Et ceux-ci, à leur tour, obéissant à cet instinct de conservation des recettes présentes qui est inné chez eux, ne savent s'ingénier qu'à rendre nulles les réductions réclamées par l'intérêt d'état. Leur principale habileté s'emploie à accorder, avec une certaine emphase, toutes les modérations stériles ; à publier ces simulacres de faveurs comme d'immenses sacrifices, et à persuader au pays qu'on fait tout pour son commerce et son industrie, alors qu'en réalité l'on ne fait rien.....

Cet état de choses est grave, qu'on y prenne bien garde. La population française, continentale comme elle est, ne connaît pas pratiquement les interêts maritimes. Elle sent bien que de grandes relations extérieures doivent nécessairement ouvrir à sa production et à son activité industrielle de précieux débouchés ; elle sait dès lors que son intérêt est d'étendre son commerce et sa marine. Mais par quels moyens? Elle l'ignore. A plus forte raison ne connaît-elle pas l'influence de telle mesure spéciale de dégrèvements sur tels armements commerciaux déterminés. Aussi, ne peut-elle que prendre au sérieux, et, pour nous servir d'un mot familier, *argent comptant*, cette monnaie de singe des dégrèvements centésimaux octroyés par le fisc. Dans les ports, il est vrai, les hommes d'expérience se récrient; mais à quoi aboutissent leurs doléances? Ils constituent en France une minorité incomprise, qu'au besoin on livrera aux préventions des intérêts territoriaux

Combien différente est la condition des esprits en Angleterre! Là, tout est commerce et navigation. La capitale est le premier port de l'Europe. Pas un Anglais qui ne sache comprendre la portée d'un tarif. Aussi, l'esprit public y prépare, y étudie, y juge parfaitement, à l'expérience, les mesures dirigées vers l'intérêt maritime. Tandis que chez nous, où cette aptitude générale manque, nos intérêts de navigation sont ballottés à l'aventure, au gré des caprices fiscaux d'une administration douanière pour qui *le meilleur des*

commerces est celui dont on peut exprimer *le plus gros impôt.*

Pour compenser cette nouvelle infériorité de nation à nation, laquelle tient malheureusement à l'insuffisance de notre éducation commerciale en France, et se lie à notre constitution géographique, il faut donc que le gouvernement prenne, par ses hommes d'Etat, la haute main sur les questions de tarifs, et cesse enfin de s'en remettre aux administrateurs fiscaux. Seul, il peut avoir l'intelligence, l'énergie et les vues élevées que de pareilles solutions réclament. Seul il est capable d'apporter sur ces matières l'esprit de synthèse, qui sait embrasser dans leur ensemble les intérêts du pays, qui conçoit et combine de larges mesures en faveur de la marine marchande, de l'industrie et du commerce, bien assuré d'avance que ces diverses branches de la prospérité publique répondront à ces encouragements par les résultats les plus fructueux.

Ainsi les vues étroites de la bureaucratie seraient remplacées par l'action gouvernementale qui rechercherait franchement le but, et, l'ayant déterminé, ferait, pour l'atteindre, les efforts sérieux que l'intérêt général réclame.

Au lieu d'une modération de droit qui, pour les articles de l'Inde, est dérisoire, nous pourrions alors espérer l'adoption d'un système d'encouragement véritable. C'est l'exemple que nous donne actuellement le chef du cabinet anglais, qui n'hésite pas, malgré de graves difficultés financières, à proposer les plus

grands dégrèvements; tandis que nous, pour ce commerce de Chine qui occupe si bruyamment notre marine militaire et notre diplomatie, et qui semble presque enthousiasmer le *Moniteur*, nous gaspillons un argent précieux, tout en refusant des facilités indispensables. . . .

Ajoutons que ce n'est pas faute d'avoir éveillé l'attention du Gouvernement. Depuis un an, la Chambre de commerce de Marseille s'est expliquée sur ces vues, sur ces encouragements dont nous venons de développer seulement les motifs.

Voici en quels termes elle s'exprimait :

« Un des moyens les plus puissants d'encourager le « commerce de la France avec ce vaste Empire et de « coopérer ainsi au but si honorable et si utile que « l'Ambassade se propose, serait donc d'établir, en « faveur de nos armements pour ces contrées, une « réduction de droits analogue à celle que nous ve- « nons de rappeler.

« Nous n'examinerons pas ici les objections qu'on « avait élevées contre cette faveur faite aux importa- « tions directes des îles de la Sonde, sous prétexte « que, du moment où l'on ne franchissait pas les « détroits, on ne pouvait plus considérer de pa- « reilles navigations comme répondant au but pro- « posé.

« Sans revenir totalement sur ce qui a été décidé « par la loi du 6 mai 1841, il nous semble que

« l'on pourrait admettre nos navires au bénéfice « dont il s'agit, même pour les produits des îles « de la Sonde, toutes les fois que ces navires se- « raient allés d'abord en Chine, ce qui serait d'une « constatation facile, aujourd'hui que la France y a « des consuls. De la sorte, les expéditions fran- « çaises qui seraient allées essayer des échanges, se- « raient toujours assurées, quel que fût le sort de « ces premières tentatives, et quelle que fût l'exi- « guïté des frets d'entrée, de baser leurs retours sur « des opérations sérieuses qui offriraient au moins « quelques compensations aux sacrifices qu'elles se « seraient imposés.

« Nous comprenons que de pareilles dispositions « modificatives de nos tarifs, ne sauraient être im- « provisées; elles appellent la méditation de nos hom- « mes d'Etat. Nous sommes bien convaincus, au point « de vue des intérêts du trésor, que la renonciation à « un cinquième des droits perçus serait bientôt ra- « chetée par le nombre et l'importance des cargai- « sons introduites.

« Les études spéciales auxquelles l'ambassade de « Chine va se livrer, ne pouvant être connues du « commerce français et utilisées par lui, qu'après « un laps de temps considérable, nous ne verrions « pas d'urgence à l'adoption de cette mesure libérale; « cependant nous sommes dominés par la pensée que « les explorations du commerçant lui-même peuvent « être très-précieuses, et doivent, autant que possi-

« ble, marcher de front avec les recherches offi-
« cielles. Aussi, plus tôt il sera possible de donner à
« nos armements leur essor, plus tôt nous serons à
« même de recueillir les fruits que l'ambassade va
« préparer pour le pays. Nous verrions avec recon-
« naissance l'adoption des mesures ci-dessus indi-
« quées qui, seules, peuvent rendre efficaces les utiles
« travaux confiés par le Gouvernement à des hommes
« d'une expérience et d'un mérite reconnus. »

Sans doute on a voulu être fixé, avant l'adoption de ces mesures, sur les rapports de notre ambassadeur et de nos délégués commerciaux; mais aujourd'hui on est édifié. A cette heure, le traité est acquis; les notes sont recueillies, chacun attend. Espérons que le Gouvernement sentira la nécessité de sortir, par une détermination déjà tardive, de l'impasse où se trouvent acculées nos affaires de Chine.

CHAPITRE III.

—

Guyane Française.

PROJET DE COLONISATION PAR LES BLANCS.

—

Mode d'engagements volontaires de nègres africains.

Personne ne peut nier les avantages géographiques de la Guyane française, ce point central que de puissantes artères mettent en communication directe avec l'Océan Atlantique. En effet, il suffit de jeter les yeux sur la carte de l'Amérique méridionale pour comprendre que, dans un temps donné, la libre navigation de l'Amazone peut devenir un fait commercial aussi considérable et moins hypothétique que le percement de l'isthme de Panama.

La Guyane est une contrée très-fertile; aucune colonie française ne présente autant d'éléments de succès, grâces à la richesse du sol et à la variété des pro-

duits ; et pourtant, de toutes nos possessions d'outre-mer, c'est, sans contredit, la plus arriérée et la plus souffrante. Nulle part le découragement n'est aussi complet ; le mauvais prix des denrées (du sucre principalement), le petit nombre des travailleurs et leur proportion toujours décroissante ; enfin, le projet d'émancipation des esclaves, contribuent à enlever aux habitants le peu d'énergie qui leur reste.

Consulté par les colons sur le sort qui leur est réservé, M. Jules Lechevalier a essayé de relever leur courage en démontrant la possibilité d'un avenir meilleur, même avec l'émancipation projetée. Il leur a soumis un plan de société dans le but d'organiser, sur une grande échelle, le défrichement et la mise en valeur des terres vacantes.

Voilà, certes, des travaux qui, indépendamment de leur condition de réussite, honorent, par leur but utile, celui qui les a faits.

La plaie coloniale est douloureuse surtout à Cayenne; et l'on doit de la reconnaissance à celui qui, le premier, a tenté de nobles efforts pour retirer la Guyane de cette position critique. Le manque de bras et de capitaux, joint à la mauvaise administration des habitants, telles sont les causes de l'état fâcheux sous lequel cette colonie dépérit.

M. Jules Lechevalier propose, pour remédier à cette situation :

1° De substituer, à l'exploitation isolée des particuliers, l'action puissante d'une compagnie secondée par l'intervention de l'Etat.

2° De suppléer au manque de bras par des émigrations d'Européens sagement combinées; il combat avec énergie l'opinion généralement accréditée qui représente les nègres comme les seuls aptes aux travaux d'agriculture sous les tropiques.

3° De procéder à l'émancipation aux risques de la compagnie, et de faire remplacer l'indemnité due aux anciens propriétaires d'esclaves, par une garantie d'un minimum d'intérêt de 4 % sur l'ensemble de la valeur des propriétés coloniales, terrains, ateliers, esclaves.

4° Il fournit, pour compléter son projet, les mesures de détail d'administration, et se flatte, avec de pareils éléments de réorganisation, d'appeler la confiance et le concours des capitalistes.

Telles sont les données principales que contient le nouveau plan. Examinons.

Il faut reconnaître que la France possède, dans la Guyane, une contrée susceptible d'un immense développement, et qu'avec le temps, cette colonie, placée dans des conditions très-favorables, pourrait rivaliser avec la Guyane hollandaise, chef-d'œuvre d'organisation industrielle, et présenter, comme sa florissante voisine, une culture plus étendue et plus lucrative que celle d'aucune des Antilles.

Convenons aussi que le manque de bras, de capitaux et d'unité d'action sont les causes qui paralysent l'essor de cette riche contrée, et la réduisent à un état voisin de la misère; sous ce rapport, une

association bien combinée pourrait donner des résultats satisfaisants, et il serait sans doute désirable que des efforts fussent tentés dans ce but utile; mais, tout en proclamant que l'exposé de M. Lechevalier contient des aperçus nouveaux et d'excellentes données sur ce point, nous ne partageons point les espérances qui ont dicté la seconde proposition malheureusement *fondamentale.*

M. Jules Lechevalier compte, comme instrument de travail, sur l'émigration de la population blanche. Il s'est étendu longuement sur les motifs qui ont fait échouer les tentatives du Kourou. D'après son opinion, les désastres survenus sont le fruit de l'imprévoyance. Nous reconnaissons avec lui qu'on a commis de grandes fautes; mais toutes les précautions proposées ne nous décideraient point à conseiller le renouvellement de l'essai.

Si quelques hommes de forte constitution ont pu résister à des travaux pénibles, il ne faut pas en conclure que la population européenne soit apte à défricher les terres. Les habitants veillent constamment à se garantir des fièvres, ils ne s'exposent pas au soleil, ils prennent une nourriture saine, ils sont vêtus confortablement; en un mot, ils sont précisément dans les conditions identiques à celles qu'indique M. Lechevalier. Pourtant il n'est pas un d'eux qui ne paie tribut aux maladies endémiques de Cayenne.

Comment supposer, dès lors, que des ouvriers européens seraient propres aux travaux si pénibles

de l'agriculture ? Si l'on a cherché à démontrer que les expéditions passées ont été malheureuses par imprévoyance, on n'a point prouvé qu'elles auraient réussi étant mieux conduites.

Les émanations pestilentielles du matin interdisent le travail aux européens ; et, au moment où le soleil parvient à les dissiper, la chaleur devient intolérable : ce ne serait que vers trois heures de l'après-midi que la journée pourrait commencer, et chacun sait qu'il n'y a pas de crépuscule dans les colonies, la nuit arrivant avec le coucher du soleil. Comment donc pourrait-on tirer quelque profit d'un travail si réduit? D'ailleurs, en admettant que les Européens puissent, dans ces climats brûlants, se substituer aux nègres, se contenteraient-ils d'une rémunération de F. 2 par jour, prix moyen du salaire dans la mère patrie ? Cela n'est point à supposer, avec l'accroissement de peine et de labeur auquel ils seraient exposés. Ils n'exigeraient pas moins d'une piastre par jour ; il faudrait donc payer fort cher le travail de nos ouvriers. On a dit que le paysan européen, par son activité, est plus à même que l'esclave noir de mettre en rapport le riche continent de la Guyane, et que l'excédant de salaire serait amplement compensé par le surplus de travail qu'on obtiendrait : nous croyons que c'est là encore une erreur. Sans doute, l'européen est capable de grands travaux sous la zone tempérée; mais, dans les régions tropicales, il n'est

plus le même. Pour savoir ce que deviendrait le paysan après quelques mois de séjour dans la colonie, il suffit de considérer l'état d'apathie auquel sont généralement condamnés les habitants des colonies, par une conséquence fatale du climat. L'homme le plus actif n'échappera point à cette influence débilitante.

A la rigueur, et l'on cite à l'appui quelques exemples, les cultures en terres hautes pourraient être exploitées par les Européens ; mais il faut remarquer qu'avec les terrains montagneux, on a vite atteint la limite de la fécondité. Le sol, une fois déblayé de ses arbres de haute futaie, ne tarde pas à s'affaiblir et à se dénuder, en sorte que la seule partie accessible au travail des blancs, est précisément celle que sa déclivité rend plus chanceuse et moins productive.

Aussi, bien loin d'admettre que le travail des Européens puisse suppléer à celui des nègres, nous croyons que, sans le concours de cette dernière race d'hommes, on ne peut songer sérieusement à l'accomplissement du projet en question. Il faudrait non-seulement conserver la population noire qui existe à Cayenne, mais encore en augmenter le nombre par tous les moyens compatibles avec nos idées de civilisation.

Que l'essai de régénération coloniale ait lieu au moyen d'une compagnie subventionnée par l'état, ou bien par l'intervention directe des propriétaires, on ne pourra, dans l'une et l'autre hypothèse, obtenir la confiance des capitalistes qu'en leur donnant la certi-

tude d'augmenter le nombre de bras ; c'est là le premier et l'indispensable élément de succès.

La colonie de Cayenne possède 16,000 esclaves ; ce chiffre est bien audessous de ses besoins, et si l'on considère, d'après l'expérience faite dans les colonies anglaises, de quelle importance sera encore la réduction du travail après l'émancipation, on sera convaincu de l'impérieuse nécessité de suppléer à cette insuffisance de bras.

L'amélioration des instruments (1) que créerait tout d'abord une association de capitaux, la concentration intelligente des travailleurs, actuellement éparpillés et

(1) L'usage de la charrue et l'emploi des engrais apporteraient de notables améliorations dans le régime alimentaire du pays aujourd'hui exposé aux disettes. On a vu, dans certaines circonstances, la farine du manioc coûter jusqu'à 1 fr. le kilog. ; la colonie alors est à la merci de l'étranger, il est donc essentiel de pourvoir à sa subsistance. La culture des vivres de première nécessité, tels que le riz, le couac, le maïs, doit précéder toute espèce de réforme.

Nonobstant la beauté apparente des pâturages qu'offrent les immenses savanes de la Guyane française, la pénurie du fourrage est telle à Cayenne, que le foin consommé par les chevaux de la gendarmerie vient de Bordeaux et coûte 32 fr. les 100 k. ; il en est de même pour les bestiaux. Le prix de la viande de boucherie atteint le taux exorbitant de 2 fr. 50 le kilog., et cependant, si l'on soignait la culture des prairies et l'élève des bestiaux, la Guyane, loin d'être tributaire du dehors, pourrait approvisionner les pays voisins.

Ces exemples, pris entre mille, font bien ressortir la position de la Guyane qui serait productive, mais qui est mal exploitée.

sans haute direction, seraient, il est vrai, autant de leviers qui multiplieraient les forces existantes. Sous ce rapport, le projet soulevé est intéressant à étudier ; il peut, sur bien des points, instruire les colons de leurs véritables intérêts, et les aider logiquement à substituer l'action puissante et régulière d'une compagnie, à l'exploitation si insuffisante des particuliers.

En face de ces forêts séculaires dont la masse compacte défie les efforts isolés, on comprend la nécessité d'appliquer la loi d'association ; nulle part on n'a plus besoin de réunir ses forces pour dompter la résistance d'une nature vierge, et pour combattre cette exubérance de vie sauvage qui tend à empiéter sur les cultures de l'homme.

L'isolement des habitations a été un grand mal. C'est à la dispersion des travailleurs, à l'éparpillement d'une population de 26,000 âmes, sur une surface de 450 lieues carrées, qu'il faut attribuer, en grande partie, le peu de progrès qu'a fait ce pays. L'esprit d'association peut seul le vivifier.

Les exploitations sur une échelle restreinte ont un désavantage marqué sur les grandes, attendu qu'elles sont presque soumises aux mêmes frais généraux. Les bras et les capitaux, tels sont donc les instruments à mettre en œuvre. La solution du problème colonial est toute là ; mais l'émancipation, nous ne saurions trop le répéter, a sérieusement compliqué le terme le plus essentiel de la question.

Dans le cas, évidemment hypothétique, de la for-

mation d'une compagnie, on ne pourrait admettre la concession de priviléges ou d'un monopole qui pourraient blesser les droits acquis et les intérêts métropolitains, car ce sont là des moyens artificiels dont l'efficacité n'est pas démontrée et qui entraîneraient des inconvénients réels. Ainsi, la compagnie devrait être exclusivement rurale, tant que le pacte colonial existe. Elle devrait se soumettre à la législation qui régit les colonies, et ne pas exiger de protection exceptionnelle d'industrie ou de tarifs. La compagnie, par exemple, ne pourrait avoir le droit de raffiner le sucre, de tisser le coton, etc. ; il faudrait également lui interdire la faculté d'expédier pour son compte ses denrées en France, ou bien de monopoliser les transports. Procéder différemment ce serait concentrer en quelques mains toutes les ressources de Cayenne. Les maisons qui ont de vieilles relations avec ce pays seraient obligées de les rompre au détriment des armements aujourd'hui en activité. Ne perdons pas de vue que, par sa distance de la métropole, cette colonie offre au commerce maritime un trajet considérable à opérer, et que, par conséquent, limiter les avantages à quelques navires privilégiés, ce serait manquer le but national auquel on doit tendre avant tout.

La compagnie devrait même renoncer au cabotage, et serait ainsi dans la nécessité d'encourager la création d'une navigation locale importante.

A ces conditions, une association de capitaux serait

véritablement féconde, elle mettrait en valeur un terrain actuellement mal exploité. Le gouvernement qui prendrait des mesures efficaces pour pousser les colons dans une pareille voie, mériterait la reconnaissance du pays. On pourrait organiser quelques travaux d'essai, pour arriver ensuite à un développement progressif.

Quoi qu'il advienne, on ne saurait trop appeler l'attention publique sur le territoire si fertile de la Guyane : la sécurité de ses côtes, la variété de ses produits, l'importance de ses affluents, et notamment son voisinage avec le Brésil, sont autant d'éléments commerciaux qu'il est intéressant d'exploiter et qui peuvent devenir une mine d'or pour les colons et pour la métropole.

La Guyane est riche en bois de toutes essences, soit pour la construction, soit pour l'ébénisterie. L'exportation en serait facilitée par la voie naturelle des cours d'eau qui sillonnent le pays en tous sens, et qui se prêtent admirablement à l'opération de l'embarquement. Nos arsenaux, qui manquent actuellement de bois, trouveraient là des ressources inépuisables pour leurs approvisionnements. La Guyane produit le rocou, le coton, le sucre, le cacao, le café, les épices de tous genres ; la vanille et l'indigo pourraient aussi être cultivés avantageusement.

Voici, en l'état de l'exploitation si incomplète d'au-

jourd'hui, la production annuelle, calculée sur une moyenne de 5 années.

Rocou....	486,600 kil. en progrès.
Coton....	170,000 kil. en décroissance.
Sucre....	1,725,000 kil. en décroissance.
Girofle...	140,000 kil. en progrès.
Cacao....	44,000 kil. en progrès.
Café.....	42,000 kil. en décroissance.
Cannelle..	560 kil. stationnaire.
Poivre....	3,200 kil. en décroissance.
Muscade...	91 kil. stationnaire.

Ces productions, toutes précieuses, pourraient s'accroître considérablement, au moyen de défrichements nouveaux ou de perfectionnements de culture ; mais, nous le répétons, parce que c'est la condition essentielle et *sine quâ non* d'une colonisation sérieuse, il faut que le Gouvernement se préoccupe avant tout de l'augmentation des travailleurs. Les moyens que conseille M. Jules Lechevalier, pour obtenir ce résultat, nous paraissent stériles. Dans notre conviction, les émigrants européens ne peuvent servir que comme éléments dirigeants ; ils nous paraissent inaptes aux travaux de la culture, surtout dans les terres d'alluvion, qui sont précisément les plus fertiles.

Le recrutement des nègres africains est donc l'unique moyen d'arriver à un résultat. Le mode employé

à cet égard par les Anglais a soulevé de vives réclamations dans l'opinion publique.

Après avoir cherché vainement tous les moyens de remplacer les nègres travailleurs par une autre race d'hommes, l'Angleterre a voulu combler dans ses colonies les vides opérés par l'émancipation, et elle l'a tenté en recourant à un procédé moins révoltant que la traite des esclaves. Ce système a pris le nom d'émigrations volontaires. Des réglements ont été dressés, et ils paraissent de nature à concilier les lois de l'humanité avec les besoins de la colonie. Malheureusement, l'expérience vient de démontrer qu'ils étaient, pour la plupart, sans objet et à peu près inapplicables.

Si l'on excepte une seule localité, que nous avons indiquée dans un de nos chapitres précédents et sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir, on ne trouve pas, dans la Guinée, un seul indigène qui consente à s'expatrier. Lorsque le Gouvernement français a voulu expédier, pour les besoins de Cayenne, cent nègres libres, il s'est adressé au gouverneur du Sénégal, qui a été obligé de les faire acheter et libérer aux *Bissagos*. Le Sénégal est pourtant le point de la côte africaine où la civilisation a le plus pénétré ; mais le nègre tient au sol natal, et pour le déterminer à quitter sa case, il faut des circonstances exceptionnelles et plus fortes que sa volonté.

Cela explique la marche tortueuse que l'Angleterre a suivie pour atteindre son but. Paralysée à son

point de départ, elle n'a pu que recourir à des moyens extrêmes pour briser les entraves qu'elle rencontrait.

Les premières émigrations ont eu lieu à Sierra-Leone. Là se trouvaient 5 à 6,000 nègres, provenant des captures faites à bord des négriers. Pour exploiter ce précieux noyau, les moyens de persuasion ne suffisaient pas ; on a employé l'argument irrésistible des boissons fortes. C'est dans les cabarets, en prodiguant l'eau-de-vie, que l'on a organisé l'émigration volontaire pardevant témoins. Vainement l'indigène, sorti des fumées de l'ivresse, cherchait-il à rompre son engagement ; les formalités le liaient, et, bon gré mal gré, il était embarqué pour les colonies anglaises.

C'est ainsi qu'on est parvenu à expédier la majeure partie des sujets existants à Sierra-Leone ; mais cette ressource était précaire, on a imaginé d'autres expédients.

D'abord le nombre des croiseurs a été considérablement accru, on a redoublé de vigilance ; non-seulement ces croiseurs, recrutés parmi les hommes les plus osés de la marine britannique, ont exécuté à la lettre les ordres acerbes qu'ils avaient reçus, mais ils ont outrepassé même leur mandat en maintes circonstances ; de là les nombreuses vexations dont les navires de commerce ont été l'objet.

Dans le principe, beaucoup de navires ont été capturés. Les noirs qui formaient la cargaison, provisoirement conduits à Gambie, à Sierra-Leone ou à

Ste-Hélène, étaient ensuite, après un simulacre d'engagement, dirigés sur les colonies anglaises (1), il en résultait que la Grande-Bretagne avait les honneurs de la philantropie et les profits de la traite, dont les négriers recueillaient seuls toute l'infamie et tous les dangers.

Ce métier de dupe devait avoir une fin ; la traite devint presque impossible ; aussi, les établissements des facteurs se trouvèrent encombrés de marchandise humaine. Les croiseurs, pris dans leurs propres filets, se déterminèrent alors à tenter, dans l'intérieur des terres, les prises qu'ils ne pouvaient plus effectuer en mer. Des descentes furent opérées à peu près simultanément sur tous les points, et, au nom des plus beaux principes, on commit bon nombre de cruautés et de pillages ; plusieurs endroits des Bissagos furent mis à feu et à sang. A *Gallinas*, les Anglais, conduits par un ancien domestique, renvoyé de Marseille pour inconduite, pénétrèrent au cœur du pays et renouvelèrent leurs déplorables scènes. Au cap *Monti* ils traitèrent avec un facteur, et ne consentirent à renoncer au sac des habitations que sur la remise de cent esclaves. A Corisco, l'incendie fut allumé, en représailles d'un en-

(1) Pouvait-on exciper d'engagements écrits pour dire que ces nègres s'expatriaient volontairement, quand ils ne comprenaient pas le premier mot des conditions stipulées dans le contrat ? Sur une cargaison de 400 esclaves, rarement dix parlent le même langage. Aussi tout se passait lestement vis-à-vis de ces singuliers passagers ; on les poussait sur la planche du bord, et tout était dit.

gagement qui coûta la vie à 14 marins. A Ambris et à Cabinda, les descentes eurent plein succès : tous les navires brésiliens ou portugais qui se trouvaient dans ces rivières furent indistinctement enlevés ou détruits; un brick de guerre anglais lâcha ses bordées à bout portant.

Le ministre de S. M. B. a publiquement désavoué ces actes de barbarie; il a reconnu qu'en agissant de la sorte, les croiseurs de sa nation ont porté une grave atteinte au droit des gens ; il est allé plus loin, car il a proclamé que des indemnités étaient dues aux personnes qui avaient perdu leur fortune par suite de ces iniques procédés ; mais il n'en est pas moins vrai qu'un grand nombre de noirs ont passé dans les colonies anglaises, sous la dénomination d'engagés volontaires.

Aujourd'hui, les ressources sont épuisées, tous les riches traficants d'esclaves ont déserté la Guinée; la traite n'est plus possible, et puisqu'il est démontré que les colonies anglaises ont encore besoin de travailleurs africains, force est bien de les conquérir par des moyens moins odieux. En Angleterre même, on pétitionne journellement pour la suppression des entraves qui arrêtent le développement de l'émigration nègre. On trouvera des engagés (gardons-nous d'en douter); mais en achetant encore les esclaves, sauf, à leur arrivée dans les colonies, à les rendre libres sous obligation de travail. La traite, transformée, s'appellera engagement, et pour la seconde fois nous verrons

l'Angleterre s'attribuer, de fait, le monopole du trafic nouveau. Elle fera valoir la position particulière de ses colonies, et ne manquera point de spécieux prétextes pour colorer son privilége.

Mais si le mode de recrutement employé par les Anglais a soulevé, et avec raison, de vives réclamations dans l'opinion publique, nous allons indiquer le moyen de pourvoir à cette mesure importante et nécessaire, tout en sauvegardant les droits de l'humanité, et en répondant aux instincts généreux de la France.

On sait que les sacrifices humains sont en usage dans l'intérieur de l'Afrique, mais on ignore généralement que les souverains, avares d'un sang qu'ils pouvaient vendre, se contentaient d'immoler autrefois, à leurs fétiches, quelques criminels; cette coutume barbare n'attaquait, du moins, que des hommes voués à des châtiments. Aujourd'hui que la traite a cessé, les rois d'Afrique, incapables d'apprécier le sentiment qui a tué cet odieux trafic, en attribuent la cause au mécontentement de leurs dieux dont ils n'arrosent plus suffisamment les autels. On ne peut concevoir à quel point est poussé leur fanatisme. La terre se couvre de sang; au lieu de quelques criminels, on exécute en masse les esclaves qui ne peuvent plus être vendus sur le littoral.

Nous tâcherons de donner une idée des horreurs qui se commettent, en plaçant sous les yeux du lecteur une lettre que le principal agent du fort français de

Whydah, vient d'adresser à sa maison de Marseille. Pour aplanir quelques difficultés soulevées à l'occasion de la traite de l'huile de palme, M. Bru a été obligé de se rendre auprès du roi de Dahomy, et c'est de ce lieu qu'il a écrit ce qui suit :

Dahouy, 17 mai 1843

« Quoique absent de Whydah, je ne veux point « laisser échapper l'occasion d'un navire américain qui « part pour la Havane, et je m'empresse de vous don- « ner de mes nouvelles.

« Depuis le 6 courant, je suis auprès du roi de Da- « homy, et au milieu de cadavres et de crânes humains. « Je ne vois sur mon passage que des hommes em- « palés ou suspendus par les pieds. Les arbres portent « pour fruits des têtes sanglantes ; si j'entre dans le « palais du roi, je cotoie une haie de suppliciés, et mes « pieds sont souillés d'une argile pétrie de sang et « d'eau-de-vie. Combien je désirerais pouvoir rendre « les philantropes témoins de toutes ces horreurs. « Pour le bien de l'humanité, ne vaudrait-il pas mieux « envoyer ces malheureux dans nos colonies comme « travailleurs libres, engagés à temps, que de les « laisser au pouvoir de Dahomy qui dispose de leurs « têtes pour décorer les portes de son palais. »

« N'allez pas croire cependant que le roi de Dahomy « coupe toutes les têtes qui se présentent à lui ; j'ai « été bien reçu, et le pavillon français que j'ai ap- « porté du fort, a été salué de 21 coups de canon.

« Le roi Dada a bu au Roi des Français et à la pros-
« périté de votre établissement. Il est très-bien dis-
« posé pour nous, et les entretiens que j'ai eus avec
« lui durant les fêtes auxquelles il m'a invité, me
« persuadent que sa détermination me sera favora-
« ble... Il paraît même que de grands changements
« vont s'opérer dans l'administration de Whydah ; le
« chef (Avoyard) va être changé, par suite de plain-
« tes que j'ai élevées sur de petits vols qu'on nous a
« faits et sur la fraude de l'huile de palme, etc. »

Tel est le tableau fidèle des scènes qui affligent le territoire de Dahomy ; cela est fort triste ; mais il n'est point au pouvoir des Européens de le changer, et les hommes qui essayeraient de civiliser ces peuplades, payeraient cher leurs tentatives généreuses. L'unique moyen de diminuer ces holocaustes humains serait de réduire la population. Sous ce rapport, l'émigration volontaire, organisée sur ces points, aurait à la fois un but moral et des résultats positifs. Les esclaves de ces parages saluent comme un jour de délivrance celui où un navire les reçoit à son bord pour les transporter à la Havane ou au Brésil. Ils s'embarquent au bruit des chansons et du tamtam, et les retardataires qui n'ont pu trouver place sur le pont, retournent à terre avec tristesse, soupirant après l'occasion de fuir un pays où la mort les menace à chaque instant.

Relatons une heureuse circonstance. Déjà il existe un village français à Whydah, dans la Guinée supé-

rieure, à 50 lieues nord de Benin, et dans le royaume même de Dahomy. A l'époque où la traite était permise, la France y possédait un fort autour duquel une population de 1,500 nègres esclaves avaient planté leurs cases. En 1795, la liberté fut proclamée et le fort abandonné. En souvenir de ce bienfait, les indigènes conservèrent religieusement nos archives, et le pavillon tricolore qu'ils arborent encore les jours de fête témoigne de leur reconnaissance et de leur fidélité; ce village est demeuré français.

Mettant à profit ces bonnes dispositions, le Gouvernement devrait, ce nous semble, envoyer des missionnaires à Whydah avec l'autorisation de racheter des esclaves noirs, comme le faisaient autrefois en Algérie les pères de la Merci à l'égard des esclaves blancs. On ne pourrait procéder à ce rachat que par nombre limité de 3 à 500 et à époques échelonnées. Ces hommes recevraient une éducation morale et religieuse, on les appliquerait à des travaux de culture dans les environs du village, et, en peu de temps, ils deviendraient des sujets capables de rendre de grands services à nos colonies.

Les engagements volontaires pourraient devenir là une vérité, par les motifs sérieux que nous avons énumérés plus haut.

On ne saurait trop appeler l'attention du Gouvernement sur les circonstances graves qui ont accompagné l'expérience anglaise, et sur un mode de recrutement

qui peut concilier nos besoins coloniaux avec les devoirs humanitaires. Convaincus, d'une part, que l'émancipation est imminente, et de l'autre, que la culture des régions tropicales réclame impérieusement l'emploi des bras nègres, nous appelons de tous nos vœux, dans ce double but, l'adoption d'une mesure capable de répondre aux nécessités actuelles.

La Guyane française est le pays du monde dont les côtes sont les plus sûres. On n'y éprouve ni ouragans, ni tremblements de terre, ni fièvre jaune, tribut périodique de dévastation et de mort, auquel sont condamnées la plupart des régions tropicales.

Cette colonie si grande et si fertile n'a besoin que de capitaux et de bras, pour prendre une extension dont peuvent donner une idée la position présente de Surinam et la prospérité passée de Demerary. La Guyane française, bien exploitée, ne le céderait en rien à ses voisines, dont l'une constitue un des plus beaux apanages de la couronne hollandaise, et dont l'autre, fille naguère brillante de l'Angleterre, n'a dû sa décadence qu'à l'émancipation des esclaves, malheureusement synonime de destruction du travail.

Nonobstant ses avantages naturels, Cayenne languit plus que jamais aujourd'hui qu'elle subit l'influence fatale de la législation sur les sucres coloniaux. Pour comble de malheur, le rocou est dans une période d'avilissement de prix extrême; le coton, le girofle et et tous les autres produits sont également en grande baisse. Ces diverses circonstances, jointes à la décrois-

sance du nombre des travailleurs et aux craintes de l'émancipation (1), tendent à affaiblir de plus en plus la colonie.

C'est de la métropole seulement que pourraient venir les moyens de féconder cette terre vierge. Le Gouvernement l'a tenté plusieurs fois vainement, mais tout a été dit sur ces plans vicieux ou incomplets qui ont toujours été suivis.

Profiter des leçons de l'expérience, réunir des capitaux et des travailleurs appropriés au climat, serait le moyen logique de réaliser une colonisation, et de conférer à la Guyane française une prospérité égale à celle de ses sœurs ; les meilleurs éléments existent, il s'agit de les mettre en valeur à l'aide de bras et non de théories.

(1) L'effet de l'émancipation anglaise a prouvé que plus les colonies sont peuplées par rapport à leur territoire, plus il est possible de forcer les émancipés à un certain travail. Les colonies de la Barbade, d'Antigoa, etc. ont le moins souffert proportionnellement. Par ces motifs, la Guyane française se trouve dans les conditions les plus fâcheuses. Son territoire est immense et sa population minime et disséminée. L'obligation de contracter un engagement avec un propriétaire (qui constitue une des précautions adoptées par la commission des affaires coloniales dans les projets d'émancipation) n'obvierait point à l'inconvénient dont il s'agit, car il n'est pas interdit aux émancipés de changer de canton. Ils viendront s'engager avec des affranchis d'hier, propriétaires de terrains, et cultiveront quelques racines nourricières. Le vœu textuel de la loi serait rempli, mais les grandes habitations, sucreries et autres exploitations, situées loin de la ville, dans les quartiers les plus productifs, seraient complétement abandonnées.

CHAPITRE IV.

—

Algérie.

—

Chaque année, la déclamation s'empare de l'Algérie et livre des batailles dans le vide. A en croire les uns, que découragent des mécomptes momentanés, notre colonie africaine est un gouffre d'argent et un cimetière d'hommes qu'il faut délaisser au plus tôt; selon d'autres, cette terre porte dans son sein la fortune de la France, et, telle est leur foi dans l'avenir, qu'ils s'abusent même sur la portée des résultats présents.

Tenons-nous en garde contre cette double exagération. Marseille est bien placée pour juger sainement les choses; elle peut voir par elle-même, et de près.

Aux enthousiastes amants de l'Algérie, notre port répond par le bilan de ses affaires, il signale les faillites dont il a été victime en Afrique, il exhibe les papiers de ses expéditions avortées, et découvre les plaies saignantes que lui font journellement la guerre, l'usure et les concussions.

A ceux qui voient tout en sombre, Marseille dévoile de splendides perspectives : elle montre, dans un avenir prochain, l'Algérie devenue un des greniers du monde, un champ précieux pour les cultures coloniales, un vaste débouché ouvert à notre industrie ; elle vante cette conquête sous le double aspect social et militaire, et présente avec orgueil cette clef d'un continent que nous envie le colosse britannique, et qu'il saisirait si nous la laissions maladroitement échapper.

Conserver l'Algérie, et l'exploiter agricolement comme une terre française, c'est le vœu à peu près unanime. Aujourd'hui, en France aussi bien qu'en Europe, notre conquête est un fait acquis, irrévocable, et le moment n'est pas loin où l'on ne discutera pas davantage la conservation de nos provinces africaines que celle de la Normandie ou de la Bourgogne.

Si l'on nous demande ce que l'on a gagné depuis 14 ans d'occupation, nous signalerons cet important résultat : hier encore, l'Algérie était mise en question dans les débats de la tribune, de la presse, et peut-être aussi dans quelques notes diplomatiques ; aujourd'hui, nous avons scellé de notre sang une terre que personne n'a plus le droit de nous contester. Sous ce rapport, nos batailles n'ont pas été stériles, elles ont familiarisé les peuples avec notre occupation. L'Europe a vu la civilisation aux prises avec la barbarie, et a involontairement confondu sa cause avec la nôtre.

Voilà un pas immense. Mais hâtons-nous d'ajouter ;

si nous nous bornions à faire un désert de l'Algérie, si nous étions inhabiles à développer le germe de la civilisation, il y aurait probablement réaction dans les idées. La chrétienté ne verrait dans cette conquête turbulente qu'une école d'applications stratégiques, et pourrait en prendre ombrage.

En d'autres termes, comme le formulaient si bien les fils de Saint-Simon, nous avons besoin, moralement, d'accompagner nos actes de *destruction* de tentatives de *production*.

Des écrivains hautement placés ont tenté de tracer, *à priori*, la marche de la colonisation; mais il était bien difficile de réaliser leurs généreuses théories. Le nœud gordien devait être tranché avec le sabre; comment songer à moissonner sur un terrain toujours mouvant? L'Arabe venait jusque sous nos blokaus incendier les fermes et massacrer les colons. Que pouvions-nous faire, dès lors, sinon porter à notre tour le fer et le feu dans les tribus, exécuter des razzias? — Mais le but agricole et pacifique était compromis dans ces terribles représailles.

Avant de mettre la main à la colonisation, il fallait la rendre possible; peut-être avons-nous perdu beaucoup de temps, fait passablement d'écoles; mais depuis deux ans nous n'avons pas de reproche à nous faire : le maréchal Bugeaud a réparé bien des fautes; son infatigable activité a multiplié les campagnes, et, à cette heure, la résistance arabe expire; son dernier boulevart lui échappe. Le Maroc vient de recevoir, par terre

et par mer, une leçon qui profitera à ses corréligionnaires. Opposition française, protestation étrangère, guerre des indigènes et des limitrophes, tout est à la veille de finir (1). Pour peu que la fortune continue à souffler dans la voile de la France, nous touchons au port, nous pourrons entrer hardiment dans la seconde phase, celle de la colonisation.

Indiquons sommairement les points principaux auxquels nous allons toucher.

Nous passerons tour-à-tour en revue la colonisation, ce qu'on a fait, et ce qu'on devrait faire, les inconvénients attachés à un système trop exclusivement militaire, les motifs qui ont fait avorter les essais agricoles, l'urgence des voies de communication, et des établissements de crédit, la nécessité de fixer les bases de la propriété, d'être sobres des impôts qui renchérissent l'alimentation populaire, et de décentraliser l'Algérie aujourd'hui absorbée par Alger.

La question de culture sera également l'objet de quelques observations, ainsi que la promulgation du

(1) Les insurrections récentes qui ont éclaté depuis que nous avons écrit ces lignes, semblent un démenti donné à nos espérances ; mais, tout en regrettant les malheurs auxquels ces événements ont pu donner lieu, nous ne nous exagérons nullement leur portée. Les démonstrations énergiques qui se préparent pour la campagne prochaine dissiperont ce vertige de quelques têtes qu'ont exaltées, sans motif sérieux, les prédications de certains shérifs apocryphes.

nouveau tarif concernant divers articles d'importation et de commerce.

Enfin, nous développerons les convenances réciproques, qui existent entre l'Algérie et la métropole, et nous essayerons de répondre par quelques exemples au reproche qu'on nous adresse, d'être inhabiles à la colonisation.

L'administration *du pays par le pays*, système sur lequel on avait fondé de grandes espérances, n'a produit que de malheureux résultats; le traité de la Tafna, les investitures de burnous sur des mannequins de Kaïds, les abus de confiance et de pouvoir, les émissions de fausse monnaie, les tentatives de contrebande et de vol, les actes nombreux de trahison et de félonie sont autant de témoignagnes accusateurs et propres à prouver combien il faut se défier de ce que Rome appelait énergiquement la *foi punique*.

Les Turcs, qui nous ont précédés dans l'occupation de l'Algérie, nous ont, à cet égard, fourni d'utiles enseignements. Ils avaient concentré en leurs mains l'administration de tout le pays, et quelques Deys, grâce à la terreur du sabre et à l'expédition si sommaire de leur justice, venaient à bout des turbulences et des mauvais instincts de la race Arabe.

La différence de religion crée pour nous des obstacles, il est vrai; mais, en tenant compte de ces causes qui sont à notre désavantage, nous n'en persistons pas moins à croire que nous ne sommes point assez

profondément entrés dans les entrailles du pays, par le gouvernement et l'administration.

Nous avons laissé toutes les positions influentes au pouvoir des indigènes, nous avons revêtu le burnous, nous jouons aux marabouts, aux goums, aux smalas; demain nous exécuterons la fantasia et accomplirons le pèlerinage de la Mecque; bref nous fesons tous nos efforts pour nous dénationaliser et pour prendre le masque arabe : c'est là un mauvais système et l'inverse peut-être de ce qu'il fallait faire! ces diverses concessions, qui peuvent avoir un but raisonné et philantropique, ont été fort mal interprétées par l'orgueil des indigènes qui n'ont vu là qu'un aveu implicite d'impuissance et de faiblesse. Cette faute a été la source de nombreux désappointements; il convient de la réparer peu à peu en francisant, autant que possible, l'Algérie.

Malgré les services réels qu'ont rendus les corps de spahis, notamment pour la correspondance intérieure, nons avons toujours vu avec une certaine appréhension l'initiation dangereuse des Arabes à une tactique européenne qu'ils pouvaient un jour tourner contre nous. On a peine à s'expliquer ces incorporations, que ne légitiment pas même des prétextes d'économie, car ces milices suspectes coûtent à l'État deux fois plus que les régiments, bien autrement aguerris, bien autrement solides, de nos chasseurs d'Afrique.

Aujourd'hui que le fait est accompli, tolérons le, mais sans l'aggraver; les spahis qui nous secondent

ont obtenu leurs droits de bourgeoisie, mais soyons dorénavant circonspects ; l'arme qui nous a réussi pourrait éclater plus tard dans nos mains.

La France est un singulier pays : elle regorge de soldats et a faute de marins ; maîtresse en Algérie d'une grande étendue de côte, elle aurait le moyen naturel de combler une lacune. Or, que fait-elle ? rien de ce que réclameraient ses besoins. Elle enrégimente des Arabes ! Formant aux exercices militaires des hommes dont elle peut se passer, elle néglige son inscription maritime, et elle laisse dépérir des éléments précieux qui préexistaient sous l'ancienne régence, et qu'il s'agissait seulement de s'approprier. Si, dans leurs possessions lointaines de l'Inde, les Anglais, faute d'autres soldats, arment des Cipayes, du moins ne négligent-ils point la *presse* des matelots, et, simultanément, ils embarquent des lascars (marins indigènes).

Le navire est une seconde patrie à laquelle le marin s'attache et se dévoue exclusivement. Les flots isolent ; il s'établit entre les hommes d'un même équipage des sympathies que fait naître une communauté de privations et de dangers. Les Anglo-Américains ont bien compris cela, eux qui ouvrent les bras aux matelots de tous les pays. Au besoin, ils peuvent compter sur un dévouement à toute épreuve. Au contraire, les soldats de terre, à la solde d'un pays étranger, sont toujours incertains. Il suffit d'un souvenir de la patrie absente, d'un air national, pour rallumer des sentiments qui semblent éteints.

On a cru, à force de ménagements, gagner la population Arabe, c'est là une illusion. La colonisation de l'Algérie ne sera possible que lorsqu'on y aura implanté une grande population européenne et chrétienne. La fusion de peuples foncièrement antipathiques nous paraît irréalisable ; il faut créer des centres exclusivement européens, en absorbant ou refoulant les Arabes. Ces derniers sont plus intéressés encore que fanatiques; et, du moment où nous offrirons un vaste débouché à leurs produits agricoles, ils comprendront instinctivement qu'ils ont tout à gagner à se mettre en relation avec nous; peu à peu le rapprochement aura lieu : jusqu'à ce jour, on a échangé trop de balles et pas assez de produits. Employons tous les moyens compatibles avec l'humanité, pour affaiblir la puissance matérielle et morale des indigènes, et pour relever la nôtre. Malheureusement on a exécuté le contraire, et cette faute a compliqué pour nous le problème que jadis avait presque résolu une poignée de Turcs.

L'élément civil est par trop subalternisé; le pouvoir militaire lui enlève une partie de la considération qu'il devrait lui faire acquérir : c'est là une tendance impolitique qui a une portée fâcheuse sur l'esprit des Arabes, dont elle accrédite les préjugés à l'endroit de la force.

Naguères encore, on empêchait la population européenne de s'établir à Tlemcen ; on ne peut s'expliquer un pareil interdit au centre de la plus belle province de l'Algérie et sur la frontière du Maroc. Tlemcen est éloignée du littoral ; sentinelle avancée, elle réclame,

plus qu'aucune autre ville, des habitants dévoués et sûrs qui puissent au besoin prêter appui à l'armée, et lui ménager des approvisionnements.

Par suite de ce vicieux système, Tlemcen est restée stationnaire, tandis que Mascara, par exemple, dont l'importance nous paraît bien moindre, a déjà fait des progrès sensibles, et devient chaque jour plus utile à nos soldats. L'une est une cité européenne sur laquelle nous pouvons compter, l'autre une agglomération arabe qui peut nous échapper au premier coup de main. On dirait vraiment que l'administration a pris à tâche d'exclure la population chrétienne des meilleures zones, et de lui réserver l'exploitation des points les plus ingrats. Qu'en est-il résulté? L'avortement des essais agricoles et le découragement des colons.

Une des causes qui ont le plus contribué à la ruine de nos établissements, c'est l'indécision ou la lutte entre les colonies militaires et les colonies civiles. La sympathie du maréchal gouverneur est, nous croyons, acquise au premier système, le ministère semble au contraire pencher pour le second ; il s'ensuit que tout reste en suspens, ou tout au moins, à l'état d'ébauche.

Civiles ou militaires, les colonies n'ont pas été établies sur une échelle suffisante : des gens qui n'ont rien à perdre peuvent seuls accepter les conditions fiscales et ruineuses auxquelles sont consenties les concessions faites aux particuliers ; on n'a donc encouragé que des colons peu sérieux, et tout s'est borné à

des occupations stériles et éphemères. Il y a eu affluence de toutes sortes de métiers, celui d'agriculteur excepté. Au lieu d'ouvrir aveuglément les bras à l'émigration individuelle et de la fourvoyer, n'eût-on pas mieux fait de donner de larges secours et des encouragements réels aux capitalistes chargés de la formation de grandes fermes ou de petits villages? On aurait eu ainsi bien plus de garantie pour le choix des bras à mettre en œuvre, les capitaux engagés étant, en pareil cas, la meilleure des cautions.

Les colonies militaires ont été traitées avec une égale parcimonie. Tout soldat congédié aurait dû trouver, à l'expiration de son service, une maison et un champ. Le moindre avantage aurait déterminé bon nombre de militaires à se faire colons. C'était là de l'argent bien placé pour tout le monde, y compris l'État. Chaque homme, dans cette position, économisait un soldat, et ce soldat était d'autant plus intelligent et dévoué, qu'il combattait pour lui-même.

Un des moyens les plus directs de colonisation est, sans contredit, la facilité des communications; peut-être n'a-t-on pas donné à cette amélioration essentielle tout le développement qu'elle méritait. Deux grandes lignes appellent une exécution immédiate; la première, sur le littoral, serait destinée à relier tous les ports que nous occupons; et la seconde, par les places de l'intérieur, devrait joindre Tlemcen à Constantine. Ce travail, qu'ont ajourné nos expéditions incessantes, devient

chaque jour d'une nécessité plus absolue, et exercera une salutaire influence sur tout le pays. A l'imitation des cohortes romaines, il faut se servir des bras militaires pour créer de grandes têtes de route. Les Anglais ont employé ce moyen civilisateur dans l'Australie, aujourd'hui l'une des plus belles colonies du monde.

Les travaux d'assainissement sont aussi bien délaissés ; on n'achève pas ceux de la plaine de la Mitidja et des environs de Bône, qui déjà ont produit d'heureux effets. L'embouchure de la Macta attend encore son endiguement ; cette rivière pourrait être encaissée en peu de temps et sans trop de frais. On gagnerait ainsi une vallée immense et fertile, aujourd'hui couverte de marais incultes et malsains.

Le gouvernement accorde quelques facilités pour le transport des émigrants en Algérie ; mais ces secours insignifiants donnent de pauvres résultats. Le midi de la France, qui a le plus de contact avec l'Algérie, ne pourra jamais alimenter l'émigration, par la raison que les campagnes y manquent de bras. C'est donc ailleurs, dans des contrées où les salaires sont moins élevés, qu'il faut trouver des expatriants. L'Italie, où la population rurale surabonde, offre de précieuses ressources à l'Algérie : chaque année, dix à douze mille Lucquois passent en Corse pour cultiver les terres, et reviennent en Toscane ; c'est là qu'il faudrait faire appel aux bras désœuvrés. La Lombardie,

l'Allemagne, l'Adriatique, ne demanderaient pas mieux que de pouvoir déverser leur trop plein. L'Espagne, avec ses troubles politiques, aurait été une puissante auxiliaire pour notre colonisation, si on avait su tirer parti des circonstances. Ces émigrations sont bien préférables à celles du nord, en ce sens que les peuples méridionaux sont à peu près acclimatés à la température de l'Afrique.

Il existe entre l'Espagne et la province d'Oran une grande affinité, qui s'explique par l'ancienne occupation; à cette heure, cette province est en partie peuplée de Catalans qui sont venus tenter fortune; leur nombre serait trois fois plus considérable, si on avait tant soit peu favorisé cette tendance; mais on n'a rien fait pour améliorer le sort matériel et moral des colons. L'absence d'églises est une cause légitime de mécontentement pour les sujets de S. M. C. Généralement, la question religieuse a été trop négligée en Afrique; on l'a regardée comme fort secondaire, et pourtant elle peut exercer une haute influence (1). Si les églises manquent, les mosquées abondent et dépassent les besoins du culte mahométan. La population musulmane diminue sensiblement; l'élévation du prix des

(1) Qui peut lire dans les décrets de la Providence? La conquête africaine est peut-être réservée à la Croix et non point au canon : *Hoc signo vinces*. L'ancienne patrie de Tertullien et de saint Augustin, échue aux descendants de Barberousse, puis reconquise par les fils de saint Louis, quel beau champ à exploiter pour les apôtres des missions étrangères !

denrées et l'aversion de notre voisinage tendent journellement à chasser les indigènes des villes. Par contre, la population chrétienne s'accroît : il serait donc urgent et moral de bâtir des chapelles pour l'exercice d'un culte qui devient tout-à-fait dominant.

Les Arabes eux-mêmes en recevraient une impression qui nous serait favorable ; aujourd'hui, ils ont presque de bonnes raisons pour nous regarder comme un peuple athée. On a cru faire de la tolérance en éloignant les signes de notre culte, et l'on s'est grossièrement mépris.

On attendait avec impatience en Afrique l'ordonnance qui devait fixer les bases de la propriété. En effet, l'instabilité de la possession arrête tous les développements sérieux, elle frappe les immeubles de discrédit vis-à-vis des capitalistes prudents, elle compromet la fortune et l'avenir des propriétaires. Le système d'expropriation, suivi jusqu'à ce jour, a causé de graves dommages et des abus criants ; les administrations du domaine et du génie militaire n'ont pas toujours fait preuve d'intelligence et d'impartialité. Il était indispensable de réglementer la matière et de mettre un frein à l'arbitraire qui régnait dans cette partie du service.

A l'occasion du chaos naguère existant, l'éloquent secrétaire de la commission scientifique d'Algérie, M. Enfantin, a passé en revue les vices dont sont empreintes nos institutions françaises elles-mêmes, à

l'endroit de la propriété. Nous conseillons, pour l'étude approfondie de cette question, la lecture du chapitre où ce publiciste met le doigt sur la plaie féodale dont la France du XIX^e^ siècle n'est pas encore guérie. La législation de la métropole laisse de ce côté beaucoup à désirer ; est-il étonnant que la colonie, nonobstant les bienfaits de la dernière mesure, éprouve des tiraillements et des embarras?

L'Algérie avait besoin d'échapper encore pendant quelques années aux exigences du trésor. Ce pays neuf, tout d'avenir, ne devait pas être entravé dans son essor par les rigueurs fiscales. Tous les objets de première nécessité devaient être maintenus à des prix modérés, car le bon marché dans les substances alimentaires est la condition indispensable pour attirer les populations.

Comme il faut être juste envers tout le monde, hâtons-nous d'ajouter que le Gouvernement a eu la main forcée. Il est des gens qui calculent à un centime près ce que l'occupation algérienne coûte chaque année à la France, et l'administration a agi involontairement sous les données méticuleuses de cette arithmétique.

Pour échapper à certains reproches de stérilité, on veut hâter la moisson à tout prix, et on la coupe sans épis. Il en résulte qu'on compromet beaucoup plus qu'on ne gagne. Sachons faire des sacrifices momentanés ; n'appliquons pas de petits calculs à de grandes choses : c'est l'avenir qui se chargera de rétablir la

balance. Quand le sol, nettoyé de ses mauvaises herbes, aura acquis sa valeur réelle, alors on pourra obtenir de larges recettes, asseoir un impôt territorial et s'indemniser grandement des premières avances; mais jusque-là, soyons sobres de rançons directes et ne comptons pas au jour le jour avec l'Algérie.

L'organisation et l'administration du pays ont besoin de subir aussi de nombreux remaniements. On conçoit que, dans les premiers temps de l'occupation, Alger ait pour ainsi dire personnifié la conquête, qu'elle soit devenue tout à la fois la tête et le centre de l'Algérie : à cette époque, on ne voyait rien au delà de la plaine de la Mitidja, on ne soupçonnait pas encore la profondeur du pays; mais, aujourd'hui qu'on a pénétré plus avant dans le territoire, et que les provinces de Constantine et d'Oran ont obtenu un développement d'occupation au moins égal à celui d'Alger, on aurait peine à comprendre la continuation de l'omnipotence de cette dernière ville. On a fait un premier pas vers la décentralisation, en formant trois divisions militaires; on doit achever l'œuvre si bien commencée, en répartissant d'une manière impartiale, et eu égard à l'importance réelle des lieux, les gouttes vivifiantes de notre budget; car il est bien essentiel que les améliorations puissent marcher parallèlement sur tous les points.

Émettre le vœu des allocations distinctes pour chaque province, c'est implicitement proclamer la nécessité d'une organisation municipale. A défaut, une

foule d'améliorations locales sont paralysées. N'est-il pas anormal de voir que les produits d'octroi, d'emplacements publics, perçus à Oran et à Bône, par par exemple, soient versés dans la caisse d'Alger, et applicables au service de cette ville, au lieu d'être spécialement affectés aux besoins des communes contribuables?

Par suite de cette organisation vicieuse, le nécessaire est le plus souvent sacrifié au superflu. Alger devient une brillante capitale, mais les autres villes restent stationnaires ; les habitants sont découragés et perdent peu à peu l'esprit d'association qui, dans cette entreprise coloniale, serait un ressort si puissant. Cette situation est grave; elle appelle d'utiles réformes.

Passons à la question agricole.

Quelques agronomes, fort savants, du reste, mais qui ont eu le tort de juger la France d'outre-mer sans quitter Paris, ont condamné l'Algérie à l'impuissance : c'est là un de ces jugements qui ne sont pas, Dieu merci, sans appel. La simple inspection des lieux amène des conclusions bien différentes.

Sur le littoral africain, la richesse de la végétation se rapproche, en certains endroits, de celle des régions tropicales. En présence de ces terres vierges, couvertes de lentisques et d'orangers, et qui, bien cultivées, suffiraient pour remplir nos greniers; à l'aspect de ces forêts d'oliviers sauvages qui attendent la greffe

des colons pour donner des fontaines d'huile ; on trouve qne les cartes géographiques de l'Algérie, où sont indiquées seulement des steppes, des montagnes et des déserts incultes, pourraient bien être incomplètes et menteuses. Sans vouer l'Afrique à la coûteuse école des produits factices, et en se contentant des produits naturels, la France a les plus fructueuses récoltes en perspective. Les plaines qui, ravagées par des troupeaux nomades, présentent l'aspect de la stérilité, deviendraient de précieux champs de culture, avec la suppression de ces causes malfaisantes. Partout où des défrichements ont eu lieu, la terre africaine a généralement indemnisé les travaux de l'homme.

Un soin tout particulier devra être apporté à la direction et au choix des cultures ; encourager et faciliter la production des denrées dont la France manque, et restreindre celle des produits dont elle regorge : voilà tout le secret. Ainsi, favorisons les plantations d'oliviers (1) et de mûriers ; l'huile et la soie sont des articles riches dont nous allons nous approvisionner au dehors, presque toujours sans échanges et contre espèces. Le coton, pour lequel nous sommes tributaires de l'Egypte et des États-Unis, trouverait en Algérie la température et le terrain qui lui conviennent ; mais, c'est principalement la culture des blés, des graines oléagineuses, du riz, du chanvre, qu'il faudrait

(1) L'étranger verse annuellement, dans le seul port de Marseille, pour 35 millions d'huile d'olive.

encourager pour combler d'abord notre déficit, et pour procurer ensuite un excédant au moyen desquels nous pourrions contracter des échanges. Conséquent avec les principes que nous avons posés, nous conseillons de restreindre, autant que possible, la culture de la vigne. En l'espèce, il n'y a plus pénurie, mais trop plein. Il faut donc créer des débouchés et non point des concurrents, et, pour cela, interdire en Algérie une exploitation similaire.

Au lieu de planter des pépinières d'arbres utiles dont on a intérêt à favoriser la propagation, on a sacrifié à la science et au luxe ; on ne voit dans les jardins publics que des sujets rares, avec des étiquettes latines : on fait de la botanique et rien de plus.

L'éducation des bestiaux et de la race chevaline se recommande également à l'attention du gouvernement de l'Algérie ; elle répond à un double besoin de la France : la viande est d'un prix excessif, et nos remontes deviennent de plus en plus difficiles ; un intérêt d'alimentation populaire et de convenance politique milite donc à la fois en faveur de cette importante exploitation trop négligée.

Le commerce de l'Algérie est encore dans les langes. Pour la France, il s'est borné, jusqu'à ce jour, à l'exportation des denrées que nécessite l'approvisionnement de la population et de l'armée ; les retours et les échanges ont manqué, car la charrue française, jus-

qu'à ce jour attelée en train d'artillerie, a tout au plus entamé dix mille hectares. Le pays provisoirement produit peu, mais il consomme beaucoup. Le débouché algérien a été une véritable providence pour notre marine marchande, qui avait grand besoin de fret. La consommation du littoral africain a facilité l'écoulement des vins du Languedoc et de la Provence ; elle a fourni un aliment aux minoteries du midi (1) qui, pour répondre aux nombreuses demandes de farine, ont accru leurs forces motrices et se sont installées, en grande partie, à la vapeur ; enfin, elle a ouvert un débouché à une foule d'articles manufacturés, provenant de nos fabriques de l'intérieur, par-

(1) La loi oblige nos minotiers à sortir 78 % de farine fleur blutée à 32 %, et constitue ainsi l'industrie en rendements surchargés, puisque les blés admis à la mouture ne donnent jamais plus de 50 à 55 % de fleur. Les usines étrangères n'ont pas à supporter ce déficit imposé en France pour la mouture en entrepôt des blés exotiques ; elles ont, en outre, la faculté d'employer des blés très-productifs, ceux de Richelle, par exemple, qui nous sont interdits, ou d'autres provenant d'Italie que la loi admet, mais qui sont dans nos entrepôts à des prix beaucoup plus élevés que sur les marchés étrangers, les frais et nolis grevant ces blés de 2 fr. par hectolitre. La minoterie marseillaise a pris texte de ces faits qui, hâtons-nous de le dire, compromettent l'existence même de l'entrepôt de Marseille, pour réclamer une modification à la loi de mouture, et, dans le cas contraire, l'établissement d'un droit d'entrée sur les farines importées de l'étranger en Algérie. Les vœux exprimés par ces honorables industriels nous paraissent légitimes ; c'est au gouvernement qu'il appartient de prendre la mesure la plus conforme aux principes économiques.

ticulièrement aux quincailleries, merceries, tissus de coton, de laine, verreries, faïences, meubles, etc. Ces expéditions ont pris une certaine importance, et la France entière, conviée aux adjudications que nécessitent les fournitures militaires, a recueilli sa part de bénéfices au prorata de l'industrie de ses départements.

Ainsi disparaît ce grief injuste que l'on fait à Marseille d'exploiter exclusivement la colonie. C'est là une erreur que les faits démentent chaque jour. Sans doute, notre ville a une supériorité de position incontestable ; mais ses avantages, loin de constituer un monopole stérile, réagissent favorablement sur tout le reste du pays.

Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, la raffinerie marseillaise, depuis la prohibition récente des sucres étrangers, a trouvé d'importantes commandes en Algérie ; les Maures qui, par préjugé religieux, se gardaient bien de consommer nos raffinés contenant des substances animales, et qui, pour cette unique raison, préféraient les sucres bruts du Brésil et de la Havane, sont forcés, aujourd'hui, par suite des nouvelles mesures, de s'alimenter des produits de nos usines. Or, qu'en résulte-t-il? C'est que Marseille, absorbée par les exportations, abandonne aux fabriques de l'intérieur le champ de la consommation française, qu'ensuite elle achète les quittances des droits de sucres étrangers, et que, du même coup, elle crée, pour l'industrie nationale, une valeur et annule une concurrence.

Renversez l'hypothèse, supprimez complétement l'exportation de notre ville, et son industrie, obligée de se créer des ressources, ira disputer des consommateurs jusque sous les portes de Paris.

C'est ainsi que tout s'enchaîne, en industrie et en commerce; que, de près ou de loin, la France commerciale et manufacturière a tout à gagner à la puissance expansive de son premier port.

Au reste, il suffit de jeter les yeux sur l'ordonnance du 16 décembre, pour comprendre combien d'intérêts divers sont engagés dans la question de l'Algérie.

Les tissus de coton propres à la consommation des Arabes étaient presque tous fournis par l'Angleterre, qui, de temps immémorial, fabriquait spécialement les articles employés par les indigènes. La manufacture française ne pouvait lutter; cette infériorité était d'autant plus regrettable, qu'il s'agissait annuellement d'une valeur de neuf à dix millions. La dernière ordonnance a porté remède à ce fâcheux état de choses, et, par l'établissement de droits différentiels sagement combinés, a permis à nos fabricants d'expulser les produits anglais. Espérons que nos industries, répondant avec intelligence à cette mesure de protection, sauront adapter leurs produits au goût des Arabes. A défaut, la contrebande trouverait toujours le moyen d'éluder la loi. Généralement notre infériorité provient de ce que nous voulons imposer nos prédilections aux acheteurs; nous fabriquons sous la préoccupation de nos idées et nous expédions à l'aventure.

Les Anglais ne sont point ainsi : ils sondent le terrain qu'ils doivent exploiter et travaillent sans parti pris. Au lieu de combattre les habitudes des peuples, ils s'y soumettent, et cette habile condescendance leur assure une clientèle cosmopolite. Nous apprenons avec plaisir que la France manufacturière entre dans cette voie pratique; on a déjà pris des dispositions dans plusieurs ateliers de l'Alsace et de la Normandie pour fabriquer le genre de tissus que la population arabe, fort routinière, consomme invariablement depuis des siècles.

La cause d'infériorité que nous avons signalée accidentellement mériterait un chapitre à part. Pendant que nous nous plaisons dans la contemplation de nos œuvres, pendant que nous sacrifions à l'amour-propre national, en faisant de magnifiques exhibitions de produits français, l'Angleterre, plus politique, se garde bien de mettre à l'évent ses bonnes idées. Nous étalons au Louvre les merveilles de l'industrie française, et nos rivaux éparpillent dans l'univers des échantillons de la leur ; si par hasard l'Angleterre faisait une exhibition, elle la composerait de produits étrangers. Cela serait moins brillant, mais peut-être plus utile!

Mais revenons à l'ordonnance de 1844 ; elle a augmenté une foule de droits d'entrée, ce qui devra, à la fin de l'année, élever d'une manière sensible le revenu des douanes de l'Algérie. En général, ces droits, au point de vue protecteur, sont équitablement établis ; ils respirent l'intérêt du pavillon national ; nous ne pouvons toutefois nous empêcher de signaler une dis-

position fâcheuse. L'imposition du droit de tonnage sur les navires étrangers est une malencontreuse concession faite aux exigences de notre marine marchande. Si ce droit n'atteignait que les navires au-dessus d'une certaine jauge, 30 ton. par exemple, l'Algérie conserverait, sans nuire à la navigation française, les utiles et actives relations qu'elle avait formées avec les points rapprochés ; mais l'imposition nouvelle leur a porté un coup mortel. Qu'on n'en doute pas, le droit de tonnage éloignera des côtes algériennes une foule d'expéditions et fera renchérir les denrées de première nécessité. Depuis cette mesure inopportune, on voit diminuer chaque jour le nombre des navires caboteurs qui venaient de l'Espagne, des îles Baléares, de la Sardaigne, apporter des vivres frais, en fruits et légumes, et qui, prenant des chargements de retour avec des assortiments de nos articles, rendaient simultanément service à la métropole et à la colonie.

Une disposition coërcitive de la même ordonnance a interdit l'entrée directe à Mostaganem de certains articles, venant de France, qui devront passer par Oran, tels que les sucres, huiles, etc. C'est là une restriction que nous ne comprenons pas. Mostaganem est un point devenu fort important ; la ville est bien située, en voie de progrès ; on n'a rien négligé pour hâter le développement de cette ville, et lorsqu'elle a pris un essor inattendu, on viendrait y mettre volontairement des entraves !

Mostaganem commande toute la vallée qui s'étend

entre le Chéliff et la Macta ; elle est appelée, par la beauté de son climat et la richesse de son territoire, à devenir un des principaux points de la colonisation et d'échanges commerciaux. Elle approvisionne la province de Mascara dont elle est le port de mer ; pourquoi donc frapper de servitudes onéreuses les admissions de douane, surtout lorsqu'on agit différemment dans plusieurs ports de l'est bien moins importants, tels que Bougie et Philippeville.

Nous pourrions, dans ce chapitre consacré à l'Algérie, traiter un grand nombre de sujets qui se rattachent à cette importante question. L'inexpérience des Tribunaux en matière commerciale, l'absence d'établissements de crédit, nous fourniraient de précieux arguments en faveur des banques et des juridictions consulaires ; mais nous plaiderions une cause déjà gagnée. La formation légalement autorisée d'un comptoir, succursale de la banque de France (1), et l'éta-

(1) Le comptoir dont il s'agit sera d'une espèce particulière : huit millions, sur dix qui formeront son capital, seront demandés à des actionnaires, et les deux autres seront fournis par la banque de France qui aura la haute main, sans autre responsabilité que celle de son appoint. Comme on le voit, le comptoir algérien constitue une sorte de création hybrique, participant à la fois de la nature des compagnies anonymes et de celle des succursales ordinaires de la banque. Il faut espérer que cette nouvelle combinaison économique remédiera au mal existant, et tendra à régulariser le taux de l'intérêt actuellement usuraire et oscillant entre 10 et 20 pour 0/0.

blissement d'un Tribunal de commerce (1) à Alger, sont d'heureux précédents. Ces institutions, dont les bienfaits pourront être étendus un jour aux principales villes de l'Algérie, sont appelées à rendre d'éminents services aux intérêts métropolitains engagés dans la colonie.

La question de l'Algérie semble un fait tout providentiel pour la France; deux royaumes voisins, bordés de côtes, séparés par une mer dont la navigation à vapeur a fait pour ainsi dire un lac; d'un côté, une population active, industrieuse, exubérante, un sol dont la propriété est morcelée à l'infini et dont la valeur foncière s'élève, chaque année, à un taux exorbitant; de l'autre côté, une population réduite, très-arriérée, sans activité et en partie nomade; de vastes terres fertiles, d'immenses solitudes sans culture, presque sans habitants, et dès lors sans valeur. Quel contraste entre ces deux pays et que de convenances réciproques! Jamais meilleure occasion pour la France de se compléter en améliorant le sort d'une colonie. Qui peut calculer, dans l'avenir, où s'arrêtera la

(1) Sous le nom de défenseurs, les professions d'avoué et d'avocat sont réunies sur la même tête. Il y aurait lieu à déclarer libre la profession d'avocat et à augmenter le nombre des offices d'avoués. On ne se figure pas en France les lenteurs de la justice en Algérie. Elles sont dues au petit nombre de défenseurs privilégiés et à l'absence du droit de greffe, qui enlève tout intérêt bureaucratique à la promptitude des expéditions.

marche d'un peuple puissant et civilisé qui est venu s'implanter dans une contrée vierge et sur un champ illimité? Chaque jour, nos expéditions de l'intérieur agrandissent l'horizon de la conquête, elles font connaître des pays immenses dont on ne soupçonnait pas la fertilité, des villes importantes dont on ignorait même l'existence, et, hâtons-nous d'ajouter, des sympathies inédites, des éléments sérieux de sujétion docile et de bon voisinage. Le général Marey, commandant la subdivision de Medeah, avec une poignée d'hommes, a traversé la grande chaîne de l'Atlas, le Djebel-Amour, le Djebel-el-Sahaïr, le bassin de Mzi; il a pénétré jusqu'à Laghouat, capitale du Désert, et a donné l'aman à Tedjmont, Aoneta, Assafia et Ain-Madhi, villes intéressantes dont il a pu constater les bonnes dispositions.

Les nombreuses ruines des grandes cités qui se rencontrent dans toutes les provinces de l'Algérie, sont autant de squelettes éloquents qui déposent en faveur de sa grandeur passée. Les conditions foncières de cette prospérité n'ont pas changé : le sol est toujours fécond, le climat toujours salubre; la civilisation seule a rebroussé chemin, et les bras ont manqué.

Pour remédier au mal, il faut donc encourager par des concessions intelligentes et surtout par une grande sécurité, les masses qui veulent se soustraire au paupérisme des nations entassées et qui sont décidées à s'expatrier.

Un grand mouvement d'émigration se manifeste chaque année au sein des populations rhénanes, et

on n'élève pas à moins de cent mille individus le nombre des cultivateurs qui vont s'embarquer au Hâvre avec leurs familles et leurs instruments aratoires, pour aller chercher fortune dans le Nouveau-Monde.

A cet essaim considérable, qui, du nord, prend son vol vers les régions américaines, offrons une côte hospitalière en face de son continent. Cet essaim ne demande pas mieux que d'établir au plus près les ruches industrielles où il déposera son miel. Si, comme nous n'en doutons point, on met l'expérience à profit; si les émigrations que la voix du canon éloignait d'abord de notre conquête disputée, se rassurent avec la paix et sont dirigées avec soin vers l'Algérie, cette contrée devra arriver en peu de temps, non-seulement à se suffire à elle-même, mais encore à fournir à la métropole la majeure partie des denrées dont elle se pourvoit à l'étranger.

Une véritable colonisation ne peut s'effectuer que par les peuples qui traînent la famille à leur suite; à défaut, on n'a que des occupations momentanées, plus ou moins longues, selon le degré d'haleine des conquérants, mais sans caractère durable. Rome en fournit un exemple; ses enfants, architectes et célibataires, n'ont laissé en Algérie que du marbre et des pierres. C'est tout le contraire pour les nations qui transportent avec eux la patrie; les barbares, par exemple, malgré l'imperfection de leurs procédés, ont creusé, dans la vie des peuples qu'ils ont labourés, un sillon si profond qu'il a survécu à leur propre

défaite ; on retrouve encore, dit-on, dans certaines tribus blondes de l'Aurès, des traces de l'invasion vandale; les Goths et les Germains respirent partout.

Profitons de cette donnée; la conquête une fois assurée par les armes, favorisons l'émigration des familles. Les femmes et les enfants développent les exploitations agricoles, ils fournissent des bras que chaque jour fortifie.

Pas de bande noire qui s'organise avec l'idée fixe de la revente et qui, laissant les propriétés en friche, sacrifie tout à l'agiotage. C'est là une des plaies de l'Algérie.

Pour en finir avec cette nuée de frélons improductifs, il suffirait de frapper d'un impôt les terres en disponibilité, et d'accorder au contraire une immunité de taxes, pendant un temps donné, à tout le sol nouvellement mis en rapport.

La famille européenne transportée sur le sol africain, le dotera d'éléments sérieux qui lui ont manqué jusqu'à ce jour, et l'embryon de colonie que les préoccupations militaires et les spéculations particulières ont paralysé jusqu'ici, prendra un développement conforme aux principes de la chrétienté et digne de la France.

Comme nous l'avons déjà signalé, aucune conquête n'est mieux placée pour la colonisation ; posée au centre du bassin méditerranéen, elle fait face à l'Europe et offre aux enfants des froides latitudes une place à son radieux soleil. Sous ce rapport, la colonisation

sera l'œuvre de tout le monde, elle s'accomplira d'elle-même, sous le haut patronage de la France, pour peu qu'on aide à la pente des émigrations.

On a parlé des conquêtes indiennes par les Anglais, on a essayé de nous battre avec des comparaisons. On oublie sans doute que la colonisation de l'Inde fut l'œuvre tout à la fois diplomatique, laborieuse et sanglante d'un demi-siècle. Bien des années après l'occupation de l'Indoustan, la domination anglaise, malgré les succès brillants des Clive et les procédés machiavéliques des Hastings, n'était encore que nominale ; la chaîne des résistances et des mécomptes est longue depuis le Nabab d'Aoude jusqu'à Tippo-Saeb, l'Abd-el-Kader du Maïssour. En 1816, les Mahrattes tenaient encore en échec les ruses et les forces de la Grande-Bretagne. Mais le patriotisme britannique ne désespérait point de l'avenir, l'aristocratie semait des hommes et des millions pour récolter plus tard la puissance et le commerce, et à cette heure le Royaume-Uni possède les sept huitièmes de l'Indoustan. Pourquoi les mêmes efforts ne nous vaudraient-ils point des résultats identiques ? Nonobstant quelques revers, ayons foi dans l'étoile de la France.

A ceux qui seraient tentés de nous dénier le génie de la colonisation ne pourrait-on pas rappeler Saint-Domingue, si long-temps la reine des Antilles, que nous avons perdu dans la tourmente révolutionnaire par le contre-coup de nos propres idées ; la Louisiane qui a été vendue aux Américains et dont le cœur pro-

teste toujours contre cette faute de l'empereur ; nos établissements de l'Inde qui rivalisèrent avec les créations anglaises ; enfin, le Canada, dont 80 ans de possession étrangère n'ont pu briser les liens et qui conserve encore intact l'héritage de notre langue et de nos idées?

Sans remonter si haut, sans sortir de notre siècle et de notre continent, ne peut-on point montrer avec quelque orgueil les conquêtes Napoléonniennes qui, en un clin d'œil, façonnèrent tant de royaumes à l'image de la France? N'est-il rien resté de cette vigoureuse empreinte? N'en doutons point, le météore impérial, malgré son éclat éphémère et son disque sanglant, a éveillé, même en pays conquis, de nombreux enthousiasmes, et sa disparition a laissé de sincères regrets pour le vide et la nuit qu'elle a faits.

Que prouve tout cela? c'est que la France a une certaine puissance d'attraction et qu'elle est apte à coloniser, non point à la manière des pionniers exterminateurs des peaux rouges, mais avec les moyens civilisateurs qui conviennent à une grande nation.

Tôt ou tard le génie de la France vivifiera l'Algérie et réalisera la colonisation. Toutefois, à côté de cette espérance, nous ne pouvons nous empêcher, en terminant, d'exprimer un regret.

L'Algérie nous semblait merveilleusement propre aux larges expérimentations de la liberté commerciale. Dans cette terre vierge, l'économie politique pouvait déposer son froment le plus pur. Au lieu de

cela, qu'a-t-on fait? On a laissé pousser partout l'ivraie des droits protecteurs, et le développement de la colonie a été étouffé.

Les intérêts du travail national ont toujours relégué sur le second plan ceux des relations maritimes et de la colonisation algérienne. Avec un autre système, la fabrique française eût probablement écoulé quelques produits de moins, mais le commerce eût pris une large revanche et la colonisation, œuvre cosmopolite, eût progressé tout naturellement. Sacrifier l'avenir de la succursale à quelques intérêts momentanés de la métropole, c'est déplacer la question, et nous croyons la mettre sur son véritable terrain en conseillant le laissez-faire et le laissez-passer. On aurait évité et on pourrait réparer encore bien des maux en usant de cette recette économique.

CHAPITRE V.

—

Cherté de notre navigation. — Conséquences fâcheuses. — Moyens d'y remédier.

—

La mer couvre les trois quarts de la surface du globe, a dit un publiciste des bords du Rhin, et le peuple qui ne navigue point, est privé des trois quarts de son développement. Cet aveu naïf, arraché à un enfant d'une nation toute continentale, est le cri de la vérité; aussi, pendant que les poètes germaniques chantent des hymnes à la mer, les gouvernements répondent par des actes. Sans parler de la Grande-Bretagne et des États-Unis, nations maritimes hors ligne, qui marchent à la dictature de l'Océan, nous signalerons les efforts persévérants de la Russie, dont les chantiers de construction sont en continuelle activité; nous montrerons aussi, comme un fait nouveau et significatif, les pavillons autrichien et anséate qui se déploient dans les eaux du Texas et de la mer Rouge; et la Prusse, terre de soldats, qui se lance dans d'au-

dacieuses circumnavigations. Les efforts que chaque nation fait dans la sphère de ses moyens, prouvent combien tout le monde comprend l'importance de cette grande voie du commerce qu'on appelle la mer.

Enfin, les enclaves même cherchent à se faire jour, par des associations douanières avec les états voisins qui possèdent un littoral. Le Zolwerein aspire à devenir un jour une puissance maritime, et cette pensée, qui a souri au patriotisme germanique, n'a pas médiocrement contribué au succès des adhésions.

C'est qu'en effet, sans forces navales, un état ne peut être grand dans la politique. Aujourd'hui, plus que jamais, le trident de Neptune est le sceptre du monde.

Pour s'en convaincre, il suffit de jeter les yeux sur l'Angleterre dont la prépondérance tient exclusivement à sa force maritime, et qui, avec des ressources bien inférieures à celles de tant de nations continentales, s'est agrandie artificiellement à l'aide de ses vaisseaux et règne en souveraine par sa seule force d'expansion.

Ce fait moderne a des analogues dans l'antiquité et au moyen-âge. Sidon et Tyr, la hanse Teutonique, les républiques batave et vénitienne obtinrent, à l'aide d'un semblable levier, un degré de puissance et de force qui semblait ne devoir jamais échoir à des territoires aussi bornés. Avec sa robuste population de marins, Carthage donna la chasse à la Louve romaine et peu s'en fallut que les flottes ne vinssent à bout des

légions. Vingt siècles après, le fait s'est malheureusement accompli. Sous l'Empire, il a suffi d'un seul jour de revers pour mettre à néant trente ans de conquêtes, tandis que Albion s'est constamment ressoudée par la force virtuelle de son principe. Cette fois Carthage a vaincu Rome, et, n'en déplaise à l'amour-propre national, ce résultat était facile à prévoir; car, il faut en convenir, les forces employées par notre rivale étaient plus vives.

Cela posé, ce qui reste de mieux à faire pour la France, c'est d'approprier les instruments aux nécessités du siècle.

Au lieu de jalouser aveuglément l'Angleterre, il faut savoir l'imiter, et créer, à son image, un puissant état maritime.

Le gouvernement de juillet, et c'est à nos yeux un de ses plus beaux titres, a compris cette nécessité; il a agi dans ce sens avec toute la latitude que lui permettent ses budgets; mais des votes législatifs, quelque généreux qu'ils soient, ne suffisent point à une œuvre pareille. L'accroissement dans le nombre des vaisseaux, sans l'augmentation proportionnelle et correspondante dans le personnel des marins, n'aboutit à rien de sérieux: or c'est là précisément le fait de la France. Sauf quelques exceptions, les navires qui sortent de ses chantiers sont autant de corps sans âme. Généralement, la population maritime manque.

Pour remédier à cet état de choses, les allocations financières des chambres sont impuissantes, on n'im-

provise pas des matelots avec de l'argent, on les forme peu à peu avec du commerce.

C'est donc agir avec une véritable entente de ses intérêts, que d'élargir le cercle de ses relations et de ses débouchés. Les grandes nations maritimes n'ont pas d'autre secret : elles trouvent le moyen d'entretenir une immense école de marins que payent les tributaires de leur génie commercial; elles se donnent ainsi à peu de frais un inexpugnable rempart de matelots.

Sous ce rapport, qu'on ne s'y trompe pas, nous rencontrons sur mer quelque chose de plus formidable que l'artillerie des escadres, c'est le commerce des Anglais et des Américains.

Traduisons par des chiffres notre infériorité numérique, afin de ne pas nous faire illusion.

La France possède un matériel de navires marchands, formant en chiffres ronds	600,000	tx.
Les États-Unis	1,200,000	»
L'Angleterre	2,500,000	»

Voilà, le compte approximatif des forces rivales et de notre faiblesse relative.

Maintenant, les états officiels à la main, entrons dans les détails qui nous concernent particulièrement ; rendons-nous bien compte, en le décomposant, du

mouvement de nos ports ; nous suivrons la division naturelle adoptée par l'administration des douanes :

Mouvement général de la navigation avec les colonies françaises et les comptoirs français dans l'Inde;

Mouvement de la grande pêche ;

Mouvement du cabotage entre les ports français ;

Mouvement de la navigation faite concurremment avec l'étranger.

Les trois premières parties de la navigation de notre commerce sont exclusivement réservées par nos lois au pavillon français.

Nos colonies, Algérie comprise, ont donné lieu, en 1844, à un mouvement de 412,768 tonneaux (entrées et sorties réunies). Ce chiffre est à peu près le maximum de ce que nous pouvons atteindre. La brièveté des voyages entre la France et l'Algérie explique l'élévation de ce chiffre, qui est double de ce que représentait antérieurement le mouvement de la navigation coloniale proprement dite. Notre système colonial qui gravite dans quelques îles de production limitée, ne laisse pas beaucoup de marge de ce côté.

La grande pêche a présenté un mouvement de 125,012 tonneaux (entrées et sorties réunies). Ce

chiffre paraît susceptible de quelque accroissement, depuis la possession des nouvelles îles de l'Océan pacifique, qui peuvent favoriser les armements baleiniers.

Le cabotage a produit un mouvement de 3,321,335 tonneaux.

Cette navigation, de courte haleine, est celle qui nous procure cependant le plus de marins; on l'a toujours regardée avec raison comme la pierre fondamentale de notre inscription maritime; mais on n'avait point prévu la révolution que devait produire la vapeur. Le cabotage diminue journellement; force est bien de se retourner ailleurs pour alimenter la population maritime.

Enfin, la navigation internationale, soit de concurrence, a développé un mouvement de 4,294,133 tonneaux (entrées et sorties réunies).

Sur cette navigation, les Français n'ont pris que 1,472,875 tonneaux.

Ainsi les étrangers ont transporté le reste, soit près des 2/3 de notre commerce international. Ce champ de navigation présente des ressources immenses, il est pour ainsi dire illimité, car il s'agit du globe tout entier ouvert aux expéditions. C'est donc vers ces horizons sans borne que la France doit tourner ses regards qui, partout ailleurs, rencontrent des impasses. Comme nous l'avons déjà indiqué, le commerce de nos

colonies et de nos pêcheries reste stationnaire, le cabotage est envahi par une puissance nouvelle qui tend à remplacer l'équipage par la machine de Watt, en conséquence notre unique espoir est l'intercourse qui, habilement exploitée, peut faire le salut de notre marine.

Le tableau officiel, d'après les chiffres de tonnage afférents à chaque pavillon, indiquerait que la navigation nationale aurait pris, pour sa part, 38 %; mais il faut tout d'abord observer que le tonnage des quantités importées et exportées, n'est nullement un mode juste et absolu de mesurer l'importance de la navigation. Ainsi, le transport de 100 tonneaux de marchandises entre Calais et Douvres, donne lieu à quelques heures de voyage, tandis que le transport équivalent de France à Calcutta occupe les matelots pendant une année.

Pour arriver à un résultat équitable, il faudrait tenir un compte comparatif des distances parcourues. Il est à regretter que ce travail ne soit pas joint au tableau général des douanes. Seul, il pourrait éclairer le pays sur l'importance effective de son lot de navigation. On verrait, par exemple, que la navigation des Etats-Unis avec la France est plus considérable que toute notre navigation internationale.

Nous ne pouvons embrasser ce sujet qu'avec les données purement commerciales; toutefois, sans atteindre à une précision mathématique, nous pouvons

énoncer que la situation présente offre les caractères que voici :

Nos rapports d'intercourse se font, soit avec des états qui ont une marine, soit avec des états qui n'en ont aucune.

Avec ces derniers, il est tout simple que, n'ayant à redouter ni la concurrence du pavillon de la nation visitée, ni les représailles dont l'imposition des droits différentiels est l'occasion, nous ayons pu accroître considérablement notre part de transport. C'est, en notre faveur, un lot forcé.

Mais dans nos relations avec les états navigateurs, combien notre rôle change !

Dans cette condition, il ne nous échoit que la part la plus mesquine, et encore, si la proportion se relève quelquefois, c'est seulement pour les états voisins de nos côtes, pour les voyages courts.

Dans cette dernière catégorie d'échanges, notre pavillon obtient un peu plus de 30 %; il n'atteint cependant pas au tiers.

A mesure que les relations sont plus lointaines, notre part diminue; ainsi la navigation française avec les puissances européennes les plus éloignées descend au-dessous de 15 %.

Enfin, dans les échanges avec les Etats-Unis, c'est tout au plus si les navires français parviennent à effectuer la dixième partie des transports.

De là les plus tristes inconvénients.

Nous payons à l'étranger le fret annuel de 2 millions 800,000 tonneaux environ qu'il transporte pour nous. A la moyenne de 20 francs, c'est un tribut de 56 millions de francs, qui sert à entretenir les marines rivales et qui enrichit les commerces concurrents du nôtre.

Ainsi nous payons de notre argent la navigation étrangère, nous grossissons, pour le cas de guerre, le nombre de nos ennemis, et nous diminuons, dans la lutte des intérêts pacifiques, le capital de nos forces relatives.

Voilà pour la navigation que l'étranger fait chez nous.

Quant à celle que nous nous sommes réservée à grands renforts de priviléges, nous ne la soutenons qu'en surchargeant nos manufactures par une élévation du prix de revient de leurs matières premières.

Et la conséquence de cette aggravation de charges retombe sur l'industrie qui est mise dans l'impossibilité de lutter, à armes égales, sur les marchés étrangers, contre les produits similaires des autres nations.

Et qu'on ne dise pas que la restitution des droits à la sortie rétablit l'équilibre. Le drawback ne remboursant que le droit de douane, le produit français n'en reste pas moins renchéri par l'élévation de ses frets.

La fabrication n'est pas seule à souffrir d'un régime pareil ; le consommateur, à son tour, en paie les frais.

Enfin les marchandises qui doivent transiter par la

France ont un désavantage marqué à emprunter le pavillon national. Et ce résultat pèse à la fois sur notre commerce et sur notre transit.

Il faut donc sortir à tout prix de cette situation intolérable.

Dans ce but, nous allons tâcher d'explorer le mal, pour en bien déterminer la cause ;

La cause indiquée, nous essayerons d'en formuler le remède.

1°

CAUSE DU MAL.

Lorsque se fit l'enquête commerciale, les filateurs de coton déclarèrent que la cherté de leurs produits provenait principalement du prix excessif de leurs filatures. L'intérêt de l'argent, le dépérissement et l'assurance de leurs capitaux, grevaient leurs établissements d'un surcroît annuel de 30 °/₀ de charges fixes.

La même cause d'infériorité atteint notre marine. La cherté de notre matériel nous rend la concurrence internationale à peu près impossible. Entre le prix d'un bâtiment français et celui d'un navire grec, suédois, norwégien, prussien, autrichien, américain, la différence est énorme.

Si donc, pour une usine, le haut prix du capital d'origine est une cause majeure d'infériorité, alors pourtant que l'intérêt s'y réduit à 5 %, l'assurance à ½ %, et le dépérissement à 3 % ; combien doit être

plus alarmante la condition des armateurs français, en présence d'un intérêt commercial de 6 %, de 8 % de dépérissement annuel et de 6 à 8 % d'assurance !

On comprend, tout de suite, quelle action destructive ce surcroît de charges permanentes exerce nécessairement sur nos moyens de lutte, dans la concurrence des pavillons.

Aussi, sommes-nous totalement expulsés de la Baltique et de la Mer-Noire, navigations dont se sont emparées les marines à bon marché.

Dans nos rapports avec les Etats-Unis et avec l'Autriche, il y a $^{9}/_{10}$ pour eux, $^{1}/_{10}$ pour nous ; si nous ne sommes pas totalement exclus, nous le devons à ce que leur construction n'atteint pas la dernière limite du bon marché.

Dans nos rapports avec l'Angleterre, où les navires sont aussi chers que les nôtres, nous allons jusqu'à 24 %.

Ainsi, toujours, quand les droits différentiels sont faibles, ou que des traités stipulent la réciprocité, notre marine marchande est évincée, la réciprocité la tue.

Le mal vient de la différence des points de départ, et il s'aggrave encore de la difficulté de faire convenablement assurer les corps de navires.

Le taux des salaires n'influe que d'une manière très-secondaire sur notre position.

Les matelots coûtent moins dans le nord, et sous

les pavillons autrichien et sarde; mais ils sont plus chers en Angleterre et aux Etats-Unis. Cette différence de loyers est, d'ailleurs, peu notable en résultat.

Si la marine britannique, malgré le prix élevé de sa construction et de ses équipages, a les moyens d'entretenir une immense navigation, elle le doit à la position extraordinaire qu'elle a conquise sur les mers. L'étendue de ses colonies, de ses capitaux, de ses institutions de crédit, l'esprit d'association qui lui permet, en bien des cas, de se dispenser d'assurances, toutes ces causes réunies fournissent à ses bâtiments une incontestable supériorité. Mais nous, avec le plus étroit système colonial, avec la timidité de nos capitaux en fait d'entreprises maritimes, avec nos assurances difficiles et onéreuses, nous n'avons rien pour compenser les désavantages qui affectent notre marine. Nous avons toutes les restrictions du système colonial, non ses ressources. Nous vivons comme les Anglais, sous un système exclusif; mais leur système embrasse la moitié du monde; le nôtre, qui comprend à peine quelques points, ne sert qu'à nous exclure du monde entier.

Cette cherté relative du pavillon français, en donnant partout l'avantage à la navigation tierce, est une cause nécessaire de décadence.

Le pavillon tiers peut aller partout. A l'étranger, lorsqu'il s'agit de charger, il peut accepter un voyage pour tout pays. Le navire français n'a pas cette facilité;

il lui faut nécessairement recevoir de la marchandise pour France; et comme cet aliment de fret est rare et restreint, nos capitaines perdent un temps considérable à attendre un chargement, pour ne l'obtenir souvent que très-incomplet, c'est-à-dire onéreux.

Ce vice est si radical, que le système de protection le plus absolu n'est pas même capable d'en corriger les inconvénients.

Ainsi, une ordonnance royale a disposé que nos transports avec l'Algérie ne se feraient que par navires français. Certes, la mesure ne pouvait être plus complétement protectrice. Eh bien, il est advenu que le bon marché du fret étranger a fait dévier le commerce. Une foule d'affaires ont pris le chemin de Gênes et de Livourne. C'est la conséquence indirecte d'une différence de fret qui n'est pas moindre de 40 %, le navire étranger transportant pour F. 6 de fret, ce que le bâtiment français fait payer F. 10.

Bannis des mers dangereuses, d'où le taux élevé des assurances nous expulse, nous ne pouvons plus former nos marins à ce genre de navigation qui les endurcit et les exerce si parfaitement.

Bien souvent même, sans compter tous les étrangers qui, établis en France, y possèdent des navires de leur nation, les capitaux français s'emploient à l'acquisition de bâtiments grecs, suédois ou autrichiens, achat que leur impose la force des choses.

Ainsi, notre commerce, nos fonds, nos aliments de

transport sont destinés à enrichir les étrangers par les frets, à leur procurer une flotte marchande, à leur créer des marins !

Avant d'aller plus avant, il faut bien définir la navigation que ce vice de position affecte, celle que nous considérons comme le siége du mal ; celle, en un mot, qui appelle un remède énergique.

Nous écarterons donc :

1° Toute notre navigation réservée, colonies, pêcheries, cabotage ;

2° Toute la partie de notre navigation internationale qui se fait dans l'Amérique du sud, aux Antilles, sur l'Océan pacifique, dans l'Inde, et sur la côte occidentale d'Afrique ;

3° Toute la marine à vapeur.

Nous fesons la première exception, parce que la réserve de navigation constitue déjà le *maximum* de la protection.

La seconde est motivée par la nature toute particulière des relations qu'offrent des contrées sans marine.

Enfin, la troisième exception découle tout naturellement du système adopté pour les machines à vapeur qui servent à la navigation ; l'on est entré dans une voie qui n'est pas sans analogie avec le moyen curatif que nous proposons.

Ces déductions opérées, il reste à expérimenter sur

toute la partie de notre marine marchande qui dessert le surplus de nos rapports internationaux.

Aujourd'hui, telle est la minimité de notre rôle dans ces rapports, que le total des navires français affectés encore à cet emploi est des moins considérables.

Voici à quoi notre capital de navigation internationale, proprement dite, se trouve réduit.

1° Navigation française avec les puissances navigatrices européennes les plus rapprochées. — Tonnage annuel 200,000 tonneaux à 10 voyages par an, c'est un effectif en navires de.....	20,000 tx.
2° Navigation française avec les puissances d'Europe les plus éloignées. — Tonnage annuel 25,000 tonneaux à 3 voyages par an, c'est un effectif naval d'environ.....	8,500
3° Navigation française avec les États-Unis. — Tonnage annuel 15,000 tonneaux, à 1 voyage 3/4 par an, c'est un effectif de.....	8,000
4° Navigation française avec les puissances non navigatrices. — Tonnage annuel 25,000 tonneaux, à 2 voyages par an.....	12,500
Total.....	49,000 tx.

En nombre rond, cinquante mille tonneaux de navires, seulement, sont affectés, en France, à l'intercourse.

C'est-à-dire que, sur l'effectif naval de la marine marchande, tel qu'il a été inventorié au 31 décembre 1844, et s'élevant en tout, pour les bâtiments à voile, à 595,000 tonneaux, la navigation internationale n'occupe seulement pas la *dixième partie.*

En vérité, il est impossible de descendre plus bas ! Ce qui nous reste nous revient forcément. Nous n'avons plus rien à perdre....

Dans une situation aussi critique, on peut affirmer que la marine marchande ressemble à ces malades désespérés, sur lesquels on peut oser tous les remèdes. Et si les révulsifs énergiques ne peuvent ramener la santé, du moins, ne risquent-ils pas de faire du mal.

A plus forte raison, convient-il d'accueillir des moyens de régénération, étranges peut-être au premier abord, mais qui ne sont nullement des procédés empiriques. L'exposé qui va suivre démontrera qu'ils sont fondés sur les données de l'expérience et de la raison.

2° Remède.

Pour relever le chiffre de notre matériel et de notre inscription maritime au niveau qui convient à la France, deux moyens existent :

La protection par les droits différentiels, mais cet

expédient n'est pas applicable aux puissances qui ont avec nous des traités de réciprocité ; il nous expose à des représailles ; finalement, il soumet l'industrie française et, par suite, le consommateur à une aggravation de droits.

L'autre moyen consisterait à étendre aux navires à voile le procédé déjà appliqué à la navigation internationale par la vapeur. Les machines de construction française coûtant 30 % plus cher que les machines sorties des ateliers étrangers, on a admis ces dernières en franchise, dans le cas où elles seraient affectées à la navigation internationale. Cette mesure a sauvé nos armements d'intercourse qui, sans elle, auraient succombé par suite de la disproportion des charges.

Or, le même procédé serait, à un bien plus haut degré, utile et efficace, appliqué à la navigation à voile.

N'oublions pas que le navire à voile nous fait des matelots, et que les matelots sont la base de la puissance maritime.

La disproportion qui existe entre le coût de la construction française et celui de la construction étrangère est énorme. Dans le nord de l'Europe, le tonneau revient à 150 francs ; en France, le cours normal est de 225 francs; c'est plus du double.

Pour rétablir l'équilibre, il faut nécessairement que le navire français ne coûte pas plus cher que le navire étranger.

Le jour où la dépense première sera nivelée, la lutte deviendra possible.

Observons bien, aussi, que la puissance maritime d'un état ne consiste pas à construire plus ou moins de navires ; mais à en posséder et à en armer beaucoup.

Tel pays, riche en forêts, pourrait pourvoir à la construction navale de plusieurs états, qu'il n'en serait pas, pour cela, une puissance maritime, s'il ne naviguait pas. Il serait un fournisseur de charpentes, non un peuple navigateur.

Au contraire, une nation se fît-elle, par l'acquisition de ses navires à l'étranger, tributaire de ce peuple constructeur, si cette navigation entretenait une nombreuse flotte marchande, si son pavillon couvrait toutes les mers, si elle embrassait avec avantage le commerce de l'intercourse, si elle conquérait, par l'industrie maritime, des relations d'échange universelles, des profits de fret et une armée de matelots, cette nation compterait parmi les puissances maritimes.

En un mot, ce qui constitue une marine, ce n'est pas le chantier, mais la mer. Le chantier ne fait que le navire, c'est-à-dire l'instrument. La mer fait l'homme, c'est-à-dire la force et l'aptitude.

Des navires, la hache en improvisera, toujours et de suite, en aussi grand nombre que nous pourrons en payer. La construction n'est qu'une affaire d'argent.

Quant aux hommes, le long apprentissage de la mer peut seul les former ; avec la prospérité du commerce,

ils se multiplient; si l'on a le malheur de le laisser détruire, ils disparaissent.

Reconstituer, ensuite, une population de marins, est une affaire de beaucoup de temps.

Eh bien, le mal en France est venu de cette fausse idée de protéger le chantier, au risque de tuer l'armement.

On a favorisé la construction, non point en lui accordant, en franchise de droits, les matériaux qui lui sont nécessaires, mais en lui attribuant des priviléges exclusifs de navigation.

Or, comme cette faveur ne pouvait aller au-delà des navigations uniquement françaises, telles que notre cabotage, notre commerce colonial et nos pêcheries, partout ailleurs on a laissé nos bâtiments dans un état relatif d'extrême infériorité.

On a cru constituer une marine en France en décidant que les régnicoles ne pourraient posséder et armer que des navires de construction française ; on n'a constitué qu'une impossibilité de fortune maritime.

C'est l'inverse qu'il fallait faire : au lieu de s'attacher à la construction française, comme au point capital, il fallait viser, tout d'abord, à l'armement français, et se dire : n'importe d'où vienne le navire, fesons que la France navigue beaucoup, que son inscription maritime se repeuple, que son matériel de flotte s'accroisse, que ses opérations de fret soient fructueuses dans la lutte internationale, et le but sera atteint.

Nous croyons donc que ce qu'il faut demander, c'est la possibilité pour la France d'avoir l'instrument commercial, le navire à aussi bon marché que les nations rivales. Si leur bois, leur fer, leur cuivre, leur chanvre coûtent moins, que nous ayons une position identique; et, comme ces franchises de droits en vue des constructions navales pourraient offrir d'insolubles difficultés d'application, nous simplifions notre pensée : que les armateurs régnicoles puissent acheter et armer des bâtiments de construction étrangère; et l'équilibre, aujourd'hui rompu par la différence des charges, sera d'emblée rétabli. Dans cette hypothèse, le commerce français, affranchi de la surélévation factice du coût de ses navires, laquelle est due à notre position et à nos tarifs, pourra tenter la mer avec nos capitaux, avec nos marins, avec nos couleurs, au lieu d'être, en salaires et en frets, le tributaire des marines étrangères.

Voici comment nous concevrions qu'un pareil plan pourrait être mis en application.

Il faudrait :

1° Faire inscrire sur un registre tous les navires français que leurs propriétaires voudraient affecter à la navigation internationale dans la Méditerranée, en Europe et aux États-Unis. Il ne s'agit, on l'a vu, que de 50,000 tx.

2° Conférer, à titre d'indemnité, à ces propriétaires, le droit d'introduire et de nationaliser en France une quantité de tonneaux, en navires étrangers, sex-

tuple de la quantité de navires français dont ils auraient justifié.

3° Accorder plusieurs années pour cette opération. A l'expiration du terme, il serait loisible à chacun en France d'introduire des navires étrangers, moyennant une certaine redevance perçue par tonneau et dont le chiffre devrait diminuer chaque année, de telle sorte qu'au bout d'un certain laps de temps, l'introduction et la nationalisation accordée en franchise de tous droits pourrait s'effectuer tout naturellement.

4° Obliger les navires ainsi francisés à entretenir à bord 2 mousses et 2 novices.

5° Permettre à ces navires de se ravitailler et de se radouber avec des objets pris en entrepôt.

6° Disposer que, dans le cas où les bâtiments ainsi francisés opéreraient hors du cercle prescrit, ils seraient traités, en France, comme étrangers.

Les premières dispositions auraient pour effet de ménager la transition d'un régime à l'autre. L'indemnité d'expropriation du privilége se retrouverait par la faculté de francisation réservée pour un temps aux propriétaires actuels de navires.

De ce régime nouveau découleraient plusieurs avantages très-importants.

Le pays augmenterait son matériel naval de 50 % soit de 50,000 tx; il exercerait 25,000 marins de plus, et accroîtrait ainsi d'environ 40 % le personnel de son inscription maritime.

Par l'économie opérée sur le fret qu'elle paie actuellement au dehors, la France aurait, en peu d'années, soldé ce supplément de matériel naval.

Avec la faculté d'acheter des navires là où ils seraient au meilleur marché, nos armateurs n'auraient plus de concurrence à redouter. Sur tous les marchés du monde ils pourraient combattre à armes égales. Nous prendrions ainsi part à la navigation de tous les ports que la cherté de nos armements nous ferme aujourd'hui.

Tous ces navires venant se radouber et se ravitailler en France, les ouvriers de nos ports trouveraient là un aliment considérable de travail. Aujourd'hui les étrangers arment et se réparent chez eux; désormais l'armement et la réparation seraient concentrés chez nous.

Tels seraient les avantages; examinons la valeur des inconvénients objectés.

On opposera que le chantier français perdrait la construction exclusive dont il jouit sous le régime actuel.

Oui, mais à quoi se réduit ce privilége? A la construction des navires destinés à l'intercourse, et offrant à peine un effectif de 50,000 tx. C'est, tout au plus, chaque année, 2,500 à 3,000 tx. de navires à construire, à F. 325 par tonneau; cette construction n'équivaut pas à une importance brute d'un million par an, dont la majeure partie est absorbée par le prix de la matière première.

C'est donc pour le profit de quelques centaines de mille francs réservés au chantier national qu'on sacrifie à tout jamais nos armements, nos classes, notre commerce d'outre-mer en concurrence avec l'étranger.

Mais, d'abord, le surcroît de mouvement maritime créé par la mesure, dédommagerait amplement notre chantier de la perte de quelques constructions. Le radoub en entrepôt procurerait, en main d'œuvre et fournitures, bien plus que la francisation des bâtiments étrangers n'aurait fait perdre au charpentier et au calfat.

Il y a plus : on se plaint généralement en France de la rareté, de la cherté de ses bois; on sent le besoin de reboiser nos montagnes. C'est par siècles qu'il faut compter la croissance des arbres capables de composer la membrure des forts navires. Ce serait un grand bien que de pouvoir laisser sur pied des forêts dont les coupes deviendraient si utiles en temps de guerre. Le temps, grâce à la mesure, procurerait à la puissance maritime une magnifique et croissante réserve de bois.

Terminons par une considération qui nous paraît capitale.

On est entré en France dans la voie des traités de navigation. Nous avons des conventions maritimes avec les Etats-Unis, l'Angleterre, la Hollande, la Sardaigne. Or, l'admission des navires de construction étrangère

n'est plus que le corollaire de ces précédents. Ces traités étant basés sur la réciprocité, la protection des droits différentiels disparaît, et le navire étranger maîtrise notre navigation. Sachons donc utiliser pour la France cet instrument à bon marché : c'est le seul moyen de soutenir la lutte.

Persister dans le régime actuel n'est plus possible. Si nous ne voulons pas assister à la ruine de notre marine marchande, si nous voulons relever notre pavillon, cessons de voir la fortune maritime de la France dans son étroit et ruineux chantier ; prenons partout des navires là où ils coûtent peu, équipons les en franchise de droits ; alors les frets que nous payons au dehors seront gagnés par nos armements; alors les salaires qui servent à peupler de matelots les autres états navigateurs profiteront à nos marins ; alors, nous aurons une flotte marchande, une armée navale et un commerce extérieur dignes de la France.

CHAPITRE VI.

—

Union douanière avec la Belgique.

—

Au siècle dernier, la France divisée en une multitude de compartiments, pouvait être considérée encore comme une sorte d'échiquier féodal. Des barrières artificielles, élevées par la main du fisc, paralysaient partout les transactions intérieures. Un décret de l'Assemblée constituante enleva ces entraves de province à province, et l'unité territoriale qui naquit de cette vigoureuse réforme constitue, sans contredit, un des plus grands bienfaits de la révolution.

Les associations douanières sont destinées à continuer cette œuvre d'homogénéité; elles consacrent des améliorations analogues, appliquées sur une plus vaste échelle: c'est, pour ainsi dire, le même fait social élevé à sa seconde puissance. Les confédérés, au lieu de s'appeler : la Provence ou le Languedoc, la Normandie ou la Bretagne, prennent le nom d'Espagne et de Portugal, de Prusse et de Bavière, de France et de Bel-

gique, en attendant que les continents forment eux-mêmes des groupes douaniers, et que le monde se confonde dans un seul interêt. Ce dernier terme est l'idéal du système, mais restons dans l'actualité ; il s'agit tout simplement de l'union Franco-Belge.

Et d'abord, établissons succinctement les avantages généraux des associations douanières.

Le premier avantage est, à notre avis, la *garantie que ces sortes d'union donnent à la paix du monde.* Il est évident, en effet, que toute lutte devient impossible entre des enfants d'une même famille, solidaires des mêmes interêts. Or, si l'on admet la formation successive et de plus en plus considérable des adhésions douanières, on arrivera, de proche en proche, et par voie de conséquence, à la fraternité des peuples.

Sans doute, la réalisation de ce rêve philantropique ne sera point immédiate ; mais, le principe une fois admis, il est facile de comprendre qu'il s'agit uniquement d'une question de temps.

Favoriser les associations douanières, c'est donc travailler au bonheur de l'humanité.

Une meilleure répartition du travail, tel est le second avantage ; fort différentes en cela des traités de commerce qui touchent seulement à des détails, ces sortes d'unions remanient l'ensemble des lois économiques; elles ne laissent subsister, entre les pays associés, que leurs dissemblances naturelles, celles qui proviennent, par exemple, des conditions du sol et

du climat ou du génie des habitants : distinction rationnelle qui laisse à chaque zone sa spécialité, et extirpe l'abus des industries parasites et des produits factices.

Cette meilleure entente du travail amène une augmentation de forces productives ; mais parallèlement, l'agglomération territoriale produit un accroissement de facultés consommatrices. Ce double phénomène relève nécessairement l'importance du pays qui le développe; en effet, c'est là un moyen d'influence vis-à-vis des autres nations, et un surcroît de facilités pour la conclusion même des traités de commerce. Le Zolwerein (1) en est la preuve. Les conventions avantageuses qu'il est sur le point de conclure avec quelques grands Etats de l'Amérique, indiquent suffisamment les propriétés attachées, en matière commerciale, à la concentration des molécules. Sous ce rapport, la destruction des entraves intérieures nous semble favoriser encore le commerce du dehors.

La suppression de la contrebande et la réduction dans les frais de recouvrement auxquelles donne lieu le retrait des lignes de douane, constituent les moindres bienfaits des unions douanières, et cependant ces améliorations ne sont point à dédaigner, car elles intéressent à la fois le trésor dans ses économies vitales et le commerce dans sa partie la plus respectable.

(1) Le Zolwerein est aujourd'hui la troisième Puissance commerciale de l'Europe.

Ainsi, garantie de la paix, meilleure répartition du travail, accroissement des forces productives et consommatrices, suppression de la contrebande, économie de frais, tels sont les bénéfices des associations douanières en général.

Passons maintenant aux conditions matérielles et morales qui sont favorables à ces sortes d'union.

La contiguité des territoires est la condition essentielle. Ainsi, l'Espagne et le Portugal, les divers états de la Péninsule Italienne ou de la Confédération Germanique sont admirablement placés pour ces sortes d'associations intimes. Au contraire, il est facile de comprendre que là où il existe solution de continuité il ne peut y avoir que des traités de commerce.

Quant aux conditions morales, elles consistent principalement dans *la similitude de gouvernement, de langage et de religion.* Ces éléments, sans doute, ne sont point indispensables, mais ils peuvent singulièrement faciliter le contrat commercial qui touche indirectement à ces divers points sociaux. Le Zolwerein, qui est la plus heureuse application du système, réunit ces diverses convenances. Une même origine et des traditions communes, ont été un des plus forts ciments de l'association allemande.

Cela posé, il suffit de jeter un coup-d'œil sur la carte d'Europe, pour voir que la France et la Belgique, nations jumelles, sont essentiellement faites l'une pour l'autre, aux divers titres énumérés plus haut.

Gouvernement, langage, croyance religieuse, tout est commun entre ces deux pays, dont la séparation est l'œuvre artificielle de la diplomatie, mais qui tendent sans cesse à se rapprocher. Les derniers événements démontrent combien est grande la puissance de sympathie et d'attraction. Quand la Hollande menaçait la révolution de Bruxelles, éclose au soleil de Paris, la France, par un élan de fraternité instinctive, a volé vers la citadelle d'Anvers. Telle fut la spontanéité de ce mouvement, que la politique européenne est restée l'arme au bras, nonobstant les bonnes raisons dont elle pouvait se prévaloir, au point de vue des traités anciens. Les liens de famille qui unissent les couronnes de France et de Belgique ont créé de nouvelles affinités, et cette circonstance heureuse des fusions dynastiques vient encore faciliter le rapprochement des deux royaumes.

Recevoir des matières premières et exporter des produits manufacturés est une excellente combinaison économique ; or c'est précisément la position de la France vis-à-vis de la Belgique. Ce royaume fournit, en grande abondance, des instruments de travail à bon compte, et nous lui expédions en retour des objets dont la valeur primitive a été accrue par la main d'œuvre.

Ainsi, les laines, les bestiaux, les chanvres, les lins, les graines oléagineuses, les cuirs, les marbres, les bois de construction, les houblons, les machines,

le zinc, le cuivre, les fontes, les houilles, toutes choses qu'on peut considérer comme le pain de l'industrie, forment principalement le lot belge. Au contraire, les vins, les eaux-de-vie, les huiles d'olive et d'œillette, les tourteaux, le sel, les étoffes de soie, de coton et de laine, la draperie fine, enfin les objets si variés de mode, et généralement tout ce qui tient au luxe, voilà ce qui constitue l'apport de la France.

D'un côté, matières de première nécessité, besoin de protection, position presque exclusivement continentale. De l'autre côté, articles manufacturés, pouvoir de protéger, ressources coloniales et maritimes.

Tel est le caractère distinct des deux pays, qui relève encore leurs convenances mutuelles. L'union franco-belge, comme il est facile de le voir, est à la fois un mariage de sentiment et de raison.

Il nous reste maintenant à passer en revue les industries qui peuvent mettre obstacle au rapprochement.

Les maîtres de forge et simultanément les propriétaires de forêts, les filateurs et tisserands de chanvre et de lin, quelques fabricants de drap et de tissus de coton, personnifient la résistance à l'union douanière.

Les maîtres de forge exercent sur la France un despotisme d'argent enté sur le système prohibitif. C'est la féodalité industrielle et bourgeoise dans sa plus haute acception; pour s'en convaincre, il suffit de lire son histoire depuis 30 ans.

Le tarif de 1791 n'assujettissait l'entrée du fer en

barres qu'à un droit de 2 francs par quintal métrique, porté postérieurement à 4 francs. Cette prime modique paraissait suffisante pour protéger les usines nationales; mais le blocus continental, ce beau idéal du système protecteur, prohiba de fait les importations étrangères, et, les maîtres de forge exploitant cette position unique, ne cherchèrent point des perfectionnements que l'absence de concurrents et la facilité des bénéfices rendaient presque inutiles. Aussi, en 1814, notre infériorité métallurgique était telle, que les fers provenant du Nord et d'Angleterre pouvaient se vendre à moitié prix de ceux de France.

Comme on le pense bien, l'industrie métallurgique réclama la prohibition avec les phrases les plus sonores, et il faut convenir qu'elle ne manquait point alors de quelque raison.

Les coupes révolutionnaires de bois et d'hommes avaient décimé les ouvriers et appauvri les ressources forestières; ce furent autant de considérations qu'on invoqua pour faire surtaxer les fers. La prohibition des fontes et des fers en gueuses, et les droits de 15 francs sur les fers en barres furent votés, avec l'espérance, exprimée toutefois par les chambres législatives, que l'impôt *serait seulement transitoire*. Il s'agissait, non point de consacrer un précédent prohibitif, mais uniquement d'accorder quelques heures de répit à une industrie distancée qui voulait prendre haleine.

En adoptant cette mesure restrictive que nécessitaient des circonstances exceptionnelles, le législateur

regrettait le renchérissement qui allait en résulter sur les outils aratoires, et, prévoyant les représailles qu'entraînerait une prohibition trop prolongée ou absolue, il faisait ses réserves pour l'avenir ; il allait même jusqu'à poser en principe la nécessité d'affranchir les *matières premières*.

Mais les discours s'oublient et les intérêts restent. Huit ans après, l'industrie métallurgique, nonobstant de magnifiques promesses, était stationnaire, pour ne pas dire rétrograde; les maîtres de forge, raffermis dans leur usurpation, invoquaient cette fois des droits acquis, et demandaient, au lieu du dégrèvement espéré, une aggravation de tarifs. L'ordonnance royale du 3 novembre 1821, puis la loi constitutive du 19 janvier 1822, donnèrent gain de cause aux doléances des maîtres de forge.

On conçoit que la législature, composée prsqu'entièrement de grands propriétaires, et jugeant dans sa propre cause, ne pouvait pas faire moins que de se voter un budget de 30 millions sur les fers seulement, sans parler des autres branches de revenu que la consommation et le travail étaient condamnés à payer à la grande propriété oisive ; on octroya donc de nouvelles primes aux mendians millionnaires, et l'on se contenta de répondre aux pauvres cultivateurs de vignobles qui payaient en partie ces frais : *si vous ne vendez pas vos vins vous les boirez.*

Le pays protesta contre cette saillie gasconne ; de vives réclamations, que légitimaient les malheurs du

système prohibitif, s'élevèrent contre l'industrie privilégiée qui les avait créés. Les réclamations donnèrent lieu à l'enquête de 1828.

A en croire les maîtres de forge consultés, la moindre réduction amènerait la ruine des usines françaises. Peut-être y avait-il lieu de prendre ces assertions au mot, et d'examiner si une industrie qui ne pouvait se soutenir qu'à l'aide de protections si exorbitantes, était fondée à exciper de sa chute présumée pour paralyser, à tout jamais, les bienfaits de l'émancipation. Mais on ne plaçait pas la question sur ce terrain; de même qu'on avait fait valoir primitivement les déboisements et la cherté du combustible végétal, ici on mettait en avant *l'imperfection des voies de communication* : tactique, sans doute, adroite en ce qu'elle réservait toujours l'éventualité de la diminution des fers; seulement l'argument, dans son unique partie sérieuse, n'avait rien de particulier à l'industrie métallurgique, car l'universalité des industries agricoles et manufacturières souffraient de l'imperfection signalée, sans avoir, tant s'en faut, les compensations des maîtres de forge.

Le préjudice apporté par le monopole des fers était notoire. Les représentants du commerce maritime et des départements vinicoles furent entendus, mais on s'étourdit sur la portée de leurs plaintes, et on supporta la cause du mal sous le prétexte que mieux valait faire souffrir un peu tout le monde, que tuer une industrie nationale. C'est ainsi qu'on appelait la fabrication du fer; quant aux autres industries que

tuait un pareil régime on n'en tenait pas même compte ; l'exploitation de la vigne, du mûrier, ces cultures françaises à un si haut degré, n'étaient probablement pas nationales. Quels étranges principes! Une voix éloquente n'avait-elle pas raison de dire, en supputant les pertes annuelles que ce système avait fait supporter à la France, que le monopole des fers avait coûté plus d'argent au pays que les malheurs des deux invasions?

La réduction projetée qui suivit l'enquête de 1828 n'eut pas de suite, et l'on continua, comme par le passé, à payer à l'industrie métallurgique un tribut annuel et avoué de 30 millions.

L'ordonnance de 1835 et la loi de 1836 réduisirent à F. 8 les droits sur les fontes, et abaissèrent d'un cinquième le droit sur les fers à la houille. Diverses dispositions libérales introduites par la commission, et notamment la fixation du droit de F. 5 par 100 kilog. sur les rails des chemins de fer, furent rejetées par la Chambre, inféodée au monopole. Cette petite concession, insérée sans bruit et sans calcul préalable des éventualités, ne coûtera pas moins de deux cents millions au pays, par suite du développement ultérieur et imprévu des chemins de fer!

En 1842, l'adhérence au monopole était telle, que la question soumise au conseil-général des manufactures ne souleva pas la moindre résistance. Entre le pays et l'industrie métallurgique il ne s'agissait plus d'un bail à court terme, mais d'une aliénation à perpétuité, et d'une sorte d'emphytéose.

En l'état du privilége féodal dont jouissent les maîtres de forge, est-il étonnant qu'ils combattent à outrance toute tentative libérale?

Mais nous comptons sur le bon sens du pays pour nous affranchir du joug de ces hauts barons de l'industrie, nonobstant les spécieux prétextes dont ils colorent leur monopole. La France ne pourra pas croire assurément qu'elle peut manquer de fer, parce qu'elle introduira un élément de concurrence; tout ce qu'elle peut rigoureusement admettre, c'est que les établissements dont l'existence artificielle est due entièrement à la prohibition des fers étrangers, seront obligés de perfectionner leurs moyens de production, ou de se convertir en usines mieux appropriées aux besoins de la localité. Or, dans l'une et l'autre hypothèse, le pays n'a qu'à gagner. Quant aux établissements métallurgiques qui ont le minerai et la houille à portée de leurs fourneaux, rien ne pourra jamais paralyser leurs conditions de travail. L'étendue même de la France est une garantie de production indigène, car il s'agit de matières lourdes qui ne peuvent supporter la distance à cause du coût énorme des transports.

Passons aux fabricants de drap.

On ne peut expliquer vraiment la résistance de cette fabrication supérieure, que par la puissance des ha-

bitudes. On a travaillé long-temps sous une législation bonne ou mauvaise, et on redoute tout changement sans le raisonner.

Les fabricants de drap sont parfaitement convaincus de la supériorité de leurs produits ; ils ne peuvent, au point de vue de la qualité, prendre le change ; les médailles d'or et d'argent qu'ils ont obtenues seraient là comme autant de témoignages accusateurs, s'ils voulaient soutenir le contraire. Aussi se rabattent-ils exclusivement sur le bon marché du travail en Belgique, comparé au coût de la main d'œuvre en France. A cela nous pourrions opposer le chiffre si supérieur de leurs exportations eu égard aux exportations belges. Il en ressortirait la preuve manifeste que la Belgique ne peut donner à meilleur compte, puisque sur les marchés où ses produits sont admis aux mêmes conditions que les nôtres, nos fabricants conservent encore un tel avantage.

Mais nous voulons bien passer condamnation sur ce point si contestable. L'objection qui repose sur la différence des conditions du travail, et qui serait la seule sérieuse, croule par le seul fait de l'union douanière. Quand les laines, par exemple, qui entrent actuellement en franchise chez nos voisins, seront soumises à nos tarifs, quand les matières tinctoriales acquitteront les mêmes droits, ou bien, dans une autre hypothèse, quand la France, à l'égal de la Belgique, sera dégrevée des charges fiscales qui pèsent actuellement sur elle, on sera tout étonné de voir

que cette prétendue supériorité des Belges, en fait de bon marché, est un résultat accidentel. Les ouvriers en Belgique sont moins payés, parce que les denrées y sont, relativement à nous, moins coûteuses; mais du moment que l'adoption d'un système uniforme de douane et d'impôt de consommation occasionnera soit le renchérissement proportionnel en Belgique, soit la diminution en France des objets d'alimentation populaire, le niveau s'établira nécessairement entre les salaires respectifs. Il est facile de prévoir que le mal apportera lui-même son remède.

Les fabricants de drap, mieux conseillés par leurs intérêts, ne s'opposeraient pas à une mesure qui est un premier pas vers l'affranchissement des entraves fiscales, et qui dès lors peut être un utile précédent. Pour cette industrie, en effet, comme pour toutes celles qui emploient des matières provenant de l'étranger, le mal n'est point dans l'accession de quelques provinces manufacturières, mais seulement dans l'élévation des droits qui grèvent les instruments de travail. C'est par une confusion d'idées que quelques industries, oubliant les grands principes de la production, ont pu déserter l'alliance des ports de mer qui reçoivent les matières premières, pour faire cause commune avec les maîtres de forge qui vivent exclusivement du sol et que leur position exceptionnelle cloue au système protecteur.

Il ne faut pas négliger ce côté essentiel de la question; il doit modifier singulièrement certaines craintes qui reposent sur une base erronnée.

C'est faute de voir les choses à ce point de vue, que l'industrie linière partage les mêmes répugnances; pour elle surtout, les motifs que nous venons de faire valoir existent dans toute leur force. Les points où s'exerce l'industrie linière en France et en Belgique sont limitrophes; ils se trouveront donc dans des conditions identiques d'approvisionnement et de travail, quand les barrières artificielles, actuellement élevées, disparaîtront. Lille et Courtray cesseront d'être rivales; elles deviendront, pour ainsi dire sœurs, et ligueront leurs procédés pour améliorer leurs produits et soutenir la concurrence anglaise, la seule redoutable. Préoccupons-nous de conquêtes au dehors, et non point de rivalités au dedans, bien pénétrés de cette vérité que tout se résume, en définitive, par une question de débouchés.

Consultons l'histoire de nos anciennes expéditions, le passé nous répondra de l'avenir. Dans le temps où la Belgique était réunie à la France, les exportations de toile avaient lieu en commun. On fesait ainsi des assortiments complets qui trouvaient un meilleur placement. Le fait est avéré, il résulte de dépositions émanées de l'industrie linière elle-même, et indiquées dans les pièces qui forment le dossier de l'enquête.

L'industrie linière se compose à la fois de producteurs, de filateurs et de tisserands. Tous marchent, il est vrai, sous le même drapeau, mais il est bon, toutefois, de constater les nuances qui peuvent exister dans leurs motifs d'opposition.

Les uns redoutent l'introduction des matières premières, des produits filés et des tissus ; tout leur fait ombrage : c'est la prohibition à la première puissance. Les autres verraient avec plaisir l'introduction en franchise des matières premières. L'exclusion qu'ils rêvent se borne aux articles ouvrés, similaires des leurs. Ils ne demanderaient pas mieux que leurs instruments de travail fussent de bonne qualité et au meilleur marché possible. Sous ce rapport, ils accepteraient avec reconnaissance l'introduction des lins ou des fils, à la condition qu'on leur réservât le monopole de leur spécialité.

Comme on le voit, dans le corps même d'une opposition qui paraît unanime, il existe au fond des différences essentielles. Tel industriel serait prêt à se séparer du système prohibitioniste dont il éprouve les inconvénients, qui est seulement retenu dans le cercle fatal par un côté de ses intérêts.

L'administration, qui, dans sa balance équitable, pèse la valeur des motifs, doit nécessairement tenir compte de ces différences. Placés entre une conviction homogène qui s'appuie sur des intérêts complets et des principes fixes, et une opinion scindée que guident des fractions d'intérêt, le Gouvernement pourrait-il hésiter?

L'industrie cotonnière proteste de son côté ; mais le meilleur moyen de réfuter ses craintes, c'est de lui opposer celles des fabricants belges. En effet, les tissus

de la manufacture française jouissent en Belgique d'une faveur méritée. La preuve en est dans la contrebande active à laquelle nos produits donnent lieu ; par cette tendance d'introduction périlleuse, on peut prévoir le développement promis à cette branche d'industrie, du moment où l'introduction se fera d'elle-même et sans chances aucunes. Chaque pays aura son lot dans l'association ; la Belgique trouvera l'écoulement de quelques produits blancs et communs, mais nous l'approvisionnerons d'étoffes fines que l'élévation actuelle de nos tarifs fait introduire en fraude, ou dont la Belgique s'approvisionne en grande partie à l'étranger.

Tel est le résultat final, qu'à de rares exceptions près, l'union promet aux diverses industries qui personnifient la résistance. Si l'on considère la somme d'avantages, sans s'arrêter aux inconvénients de détail inséparables de toute amélioration, on arrivera à cette conclusion qu'il y a réciproquement à gagner pour chaque partie contractante. La France et la Belgique ont un égal intérêt, puisé dans des considérations différentes, à s'associer.

Pesons la valeur des objections le plus souvent reproduites. Ces objections peuvent se résumer ainsi :

1° Notre fabrication est inférieure à celle de la Belgique; ce royaume, producteur outre mesure, a besoin de déverser son trop plein sur le marché français ; l'industrie belge est, pour ainsi dire, en liquidation; elle vend à perte, et une association quelconque avec ce pays porterait un coup mortel à nos fabriques.

2° La France est peuplée de 34 millions d'habitants et la Belgique de 4 millions seulement; le rapport des consommateurs est à peine comme un est à huit; dès lors infériorité marquée.

3° Nos tarifs étant en général plus élevés que les tarifs belges, la France aurait naturellement moins à gagner, car ses concessions seraient presque sans équivalent.

Procédons par ordre d'arguments, et d'abord contestons la supériorité que l'on attribue à la production belge. Aux appréhensions de quelques industriels alarmistes, opposons les adhésions motivées de Paris, de Lyon, de Nîmes, de Mulhouse et de Rheims. Ces métropoles manufacturières qui représentent les grands intérêts des soieries, des cotons et des laines, appellent de tous leurs vœux une association commerciale qui, dans leur conviction, doit tourner au profit et à la grandeur de la France.

Ces démonstrations nous paraissent très-significatives. Elles attestent que les conditions actuelles du travail ne sont pas aussi inégales qu'on les a représentées et que, pour un grand nombre d'industries, on n'a pas même besoin d'escompter l'avenir.

Quant à la baisse anormale des prix dont on a excipé, elle constitue précisément le motif qui porte nos voisins à désirer l'union. La manufacture belge est au bout de ses sacrifices, elle tient à donner de la

valeur à ses produits. N'y a-t-il pas là toute une garantie morale pour le fabricant français?

Le taux auquel la Belgique livre aujourd'hui les fers, n'est qu'un accident. Du moment où elle augmentera son débouché, notre alliée haussera ses prix. L'équilibre se rétablira tout naturellement, et par suite des pertes même que les industriels Belges auront à réparer. Ainsi leur position critique, en admettant les sombres couleurs dont on l'a chargée, loin d'être invoquée contre la convenance de l'union, devrait apparaître comme une condition opportune.

L'union franco-belge relèverait, à l'avantage du fabricant, certains produits de nos voisins; d'autre part, elle réduirait, au profit du consommateur, certains taux exagérés chez nous. Que de convenances mutuelles, et notamment quelle économie pour la France, si l'on considère seulement les rabais des grands travaux que la concurrence procurerait aux adjudications de nos chemins de fer!

Mais ce n'est pas tout, les bas prix auxquels sont descendus les fers belges renferment pour nous une leçon, et concluent eux-mêmes à l'union douanière.

En effet, d'où provient cette exubérance de production reprochée à la Belgique? Uniquement de ce que les grands travaux accomplis sur ce territoire ont allumé une quantité de hauts fourneaux qui, comptant sur un aliment provisoire, se sont installés sur une échelle trop vaste. Le réseau une fois achevé, il a fallu, faute d'aliment, éteindre une partie des fourneaux. Le fait

s'est reproduit en Angleterre, comme en Belgique, il se reproduira partout où l'on ne calculera que le bénéfice du moment, sans prévoir la réaction de l'avenir, et où l'on voudra monopoliser la fourniture des rails-way.

C'est donc faire acte de sagesse que d'admettre les produits étrangers dont la concurrence peut maintenir notre industrie dans de justes limites, et de réduire nos établissements métallurgiques aux localités centrales qui les comportent.

A l'objection banale tirée de la différence numérique des populations, nous répondrons que la position de la France vis-à-vis de la Belgique est la même que celle de la Prusse vis-à-vis des états formant la confédération germanique. Lorsqu'il était question d'établir le Zolwerein, quelques prussiens dissidens opposaient à l'union projetée et à l'encontre de la Saxe des arguments analogues à ceux que quelques industries font valoir en France contre l'union belge. Alors comme aujourd'hui, on parlait de la supériorité industrielle du petit état, et de son nombre restreint de consommateurs; or, la suite a prouvé que ces appréhensions n'étaient point fondées et, qu'en résultat, les renversements de barrières tournent au profit de toute la communauté.

La différence de population et d'étendue est tout-à-fait insignifiante dans la question; elle est nulle au point de vue commercial, et peut tout au plus influer,

en matière politique et administrative, au profit du grand confédéré. Sous ce rapport, les Belges nous semblent plus dans le vrai, lorsqu'ils redoutent pour eux l'action envahissante de la France. Généralement, les facultés consommatrices sont en raison directe de la force productive; la Belgique ne fait pas défaut à cette règle; toute proportion gardée, elle consomme plus que la France, de telle sorte que tout se trouve à peu près compensé. Mais que la balance commerciale, comme on dit vulgairement, penche en faveur d'un pays ou de l'autre, qu'importe? la préoccupation constante du plus ou moins d'exportations ou d'importations comparées, nous semble puérile. En effet, dans le commerce, les produits ne s'échangent-ils pas toujours contre des produits, et peut-on jamais vendre sans acheter? Quelle que soit la masse de marchandises expédiées en France par suite d'une union douanière, il est bien démontré que la Belgique ne pourra se dispenser de nous emprunter une quantité équivalente de denrées et de produits. On objectera peut-être que, dans l'hypothèse dont nous parlons, la Belgique pourrait échanger les valeurs exportées non point contre des produits du sol et de l'industrie française, mais bien contre du numéraire, et que, dans ce cas, l'avantage serait tout-à-fait de son côté.

C'est là un antique sophisme combattu par la science et qu'il n'est plus permis de reproduire aujourd'hui; nous nous bornerons à faire observer que l'argent est une véritable marchandise, soumise aux mêmes lois

qui régissent toutes les valeurs en général, et que le numéraire ainsi enlevé par la Belgique serait nécessairement remplacé par toute autre voie, et en échange de produits nationaux. En économie commerciale, c'est l'ensemble qu'il faut considérer, et non point les détails de peuple à peuple. Ce que nous sommes censés perdre avec la Belgique, nous le regagnons avec l'Angleterre qui se rattrape à son tour avec la Belgique, et vice versâ. C'est un mécanisme en grand auquel il faut appliquer une large arithmétique, sous peine de périr par excès de préoccupations et par égoïsme de calculs.

Au reste, la différence que des statistiques passionnées ont signalée en faveur de la Belgique, au point de vue de la balance commerciale, est loin d'atteindre le chiffre de 30 millions qu'on lui prête.

Il importe, en effet, de remarquer que la base d'appréciation, empruntée aux valeurs officielles des douanes, n'est pas du tout exacte, en ce sens que les droits étant perçus au poids en France, et à la valeur en Belgique, il en résulte naturellement que le chiffre de la France est diminué, et celui de la Belgique grossi. Voici pourquoi. Un droit établi *ad voloren*, nonobstant la faculté de préemption réservée à l'administration des douanes, laisse toujours une certaine latitude au négociant qui peut, sans danger, dissimuler une partie de la valeur. On a calculé que ces sortes de perceptions se réduisent des $^2/_5$ au moins dans l'application. Voilà pour l'importation française en Belgique. Quant aux

importations belges en France, les documents administratifs contiennent des sources d'erreurs non moins importantes.

On sait que l'estimation des valeurs officielles qui servent de base à notre statistique commerciale remonte à 1826, époque à laquelle la plupart des marchandises et notamment celles produites par l'industrie avaient une valeur bien supérieure à celle d'aujourd'hui. On comprend dès lors que cette double inexactitude constitue, dans les résultats comparatifs, des erreurs considérables qui ne permettent pas d'accepter les chiffres dont veulent se prévaloir les adversaires de l'union.

Si l'on veut tenir compte de toutes les différences que nous venons de signaler, et abstraire, en même temps, les marchandises qui ne font que transiter à travers le territoire Belge, et qui ont été mal à propos comprises dans le chiffre des importations réelles, on trouvera que cette prétendue différence de 30 millions se réduit à peine au tiers de cette somme.

Si nous avons insisté sur ce point, malgré son peu d'importance au fond, c'est que la passion lui a donné des proportions exagérées, et qu'on en fait un des arguments principaux contre l'union projetée, arguments que des esprits superficiels ont pris au mot, et qu'il importait dès lors de combattre en rappelant les véritables principes.

Nous touchons à la dernière objection.

Nos tarifs, dit-on, étant plus élevés que les tarifs belges, nous aurions naturellement moins à gagner, car nos concessions seraient, pour ainsi dire, sans équivalent.

Nous avons peine à comprendre un pareil langage de la part d'une nation réputée chevaleresque. Eh quoi ! nous ferions aux Belges une cause de reproche et d'hostilité de ce qui doit, au contraire, leur conférer des titres à notre reconnaissance et à notre sympathie !

Rappelons les faits, si on a pu les oublier.

Les Pays-Bas, en représailles de la législation prohibitive, adoptée par la France en 1822, avaient fermé leur porte aux principaux articles de nos manufactures. Ils nous avaient fait payer cher l'interdit de quelques laines et de quelques bestiaux, en prohibant les verres, les draps, les acides, les eaux-de-vie, les grains, etc., et en surtaxant une foule d'autres produits d'origine française.

Déjà les charbons de terre, les soieries, les batistes avaient été soumis à des droits d'entrée exorbitants, et le batelage était frappé de droits différentiels presque prohibitifs.

Le premier acte de la Belgique, rendue à son indépendance, fut d'adoucir des tarifs hostiles qu'avait dictés la colère ; elle n'hésita pas à réduire à F. 3 30 par 1,000 kilog. le droit d'entrée sur les houilles françaises qui alimentaient en partie ses chaufourneries ; elle supprima les droits différentiels de patente sur ses

canaux et rivières, et simultanément leva la prohibition des vins français par terre, contrairement aux intérêts du trésor, de son commerce maritime et de son propre cabotage.

Du côté de la France, tout se borna à de belles promesses. Le tarif de 1822 fut maintenu.

Indépendamment de ces concessions gratuites et partielles, la Belgique, en 1838, nous replaçait dans le droit commun pour l'ensemble des articles qui avaient fait précédemment l'objet de surtaxes exceptionnelles; elles maintenait des tarifs presque insignifiants sur les articles que la France introduit habituellement en Belgique, alors que par des restrictions minutieuses ou par des concessions équivalentes faites à l'Angleterre, nous amoindrissions de plus en plus quelques avantages de tarif que nous avions pu octroyer en compensation des bons procédés de la Belgique.

Serait-il généreux de se prévaloir aujourd'hui de cette situation, que n'a guère améliorée la convention linière du 16 juillet 1842, pour repousser l'association, sous le prétexte que les Belges n'ont pas à nous donner l'équivalent de nos concessions, et que nous sommes contents de la position faite par leurs tarifs?

Si l'objection prévalait, la Belgique, en vérité, n'aurait pas d'autre ressource que de revenir sur le passé, elle devrait se montrer aussi hostile qu'elle a été bienveillante; peut-être alors ferions-nous pour elle ce que nous n'avons pas hésité à consentir en faveur de la Hollande, dans une position pareille.

Concluons de tout ceci que la convention linière du 16 juillet 1842 était une sorte de réparation due à la généreuse initiative de la Belgique, et qu'il fallait accepter la somme des nouvelles concessions, avec une certaine indulgence. Mais on s'est montré plus sévère que jamais, on n'a pas fait grâce d'une obole.

Aujourd'hui que la convention est sur le point d'expirer, l'armée prohibitioniste s'est mise en campagne pour en empêcher le renouvellement; il n'est pas de chiffre et de grief qu'on n'ait inventé dans ce but hostile. L'administration, il faut l'espérer, tiendra bon contre de pareilles attaques. Si nous sommes bien informés, la convention serait déjà signée avec une légère diminution du droit belge sur les tissus de laine, et une limitation des quantités des fils et toiles de lin à importer du côté de la Belgique.

Le non renouvellement du traité ferait entrer les deux pays dans une voie fatale; il replacerait de part et d'autre les choses sur le pied antérieur. Nos vins, par exemple, payeraient 40 fr. au lieu de 25 fr. l'hectolitre, les soies 10 fr. au lieu de 4 fr. le kil., et beaucoup d'autres articles à l'avenant. Quant aux toiles belges elles seraient assimilées aux tissus anglais du même genre. Or, qu'en résulterait-il? D'un côté, une énorme diminution sur la consommation des vins français, ainsi qu'une tentation bien plus grande à la sophistication; d'un autre côté, une cause d'anéantissement pour l'industrie linière de nos voisins. Or, si la Belgique est intéressée à voir accroî-

tre la consommation du vin chez ses populations passablement lymphatiques, la France ne l'est pas moins à conserver en Belgique l'industrie de la toile à la main, car par elle se trouvent rattachées à notre patrie les deux provinces que leur esprit de religion, un peu timoré, tend à éloigner.

Ces considérations n'ont pu échapper à la sagesse de nos gouvernants, et le pays s'empressera de ratifier le renouvellement du traité qui est à la fois un acte d'équité et de bonne politique.

Cela dit, nous allons faire une simple observation.

La marine française paie actuellement dans les ports belges des droits de tonnage dont sont affranchis plusieurs pavillons, et notamment celui de l'Angleterre; ce régime, exceptionnel et gratuitement nuisible, concorde peu avec les bons procédés de la Belgique. La France qui a soulevé tant de griefs imaginaires ne s'est jamais préoccupée de cet intérêt sérieux. Les relations amicales et presque fraternelles qui existent entre les cabinets des Tuileries et de Bruxelles appellent une réforme immédiate sur ce point essentiel.

Un traité de commerce est incomplet, s'il ne s'étend pas au principal instrument de l'échange et de l'écoulement respectif des produits; et il serait temps que la France fût placée dans un pays ami au niveau des nations les plus favorisées.

Qu'on nous permette à ce sujet d'ajouter quelques réflexions.

Dans l'intérêt des échanges il importe, ce nous sem-

blé, pour la Belgique comme pour la France, d'avoir mutuellement à s'expédier des marchandises de peu de valeur et de grand poids. A ces fonds de cargaison on pourra joindre un appoint d'articles plus légers et plus chers auxquels, sans cette combinaison, la voie d'expédition par mer se trouverait fermée. Les ports français de la Méditerranée envoient en Belgique par navires français, brémois et belges, des vins, des huiles, des fruits, des savons etc., mais ces navires doivent venir sur lest en France, ou bien aller prendre à grands frais charge de houille à New-Castle ou de bois à Hambourg. Dans l'une et l'autre hypothèse, il en résulte un renchérissement du frêt, une aggravation du prix de revient, une diminution de profit pour l'expéditeur et par conséquent une tendance à réduire la consommation.

La cause de ce mal consiste dans la cherté des houilles belges qui paient en France, et à zone égale, le quadruple du droit imposé sur les houilles de New-Castle.

L'égalisation du droit enlèverait le monopole dont jouit actuellement l'Angleterre, et pourrait produire le meilleur résultat sur les relations commerciales de la France et de la Belgique. En retour de cet avantage, nous pourrions obtenir des réductions notables sur nos fruits, nos soieries, nos huiles, sur nos vins surtout si maltraités par nos tarifs et qui ont tant besoin de débouchés, et généralement sur tous les objets que la Belgique ne possède pas et que produit la France.

Si la Belgique objectait que les droits perçus sur ces divers articles sont plutôt des droits de consommation que d'entrée, on pourrait lui répondre qu'elle en trouverait le produit dans l'augmentation probable des quantités importées; augmentation que déterminerait d'une manière presque certaine le concours de ces trois causes: *réduction des droits de douane*, *abolition du droit de tonnage belge*, *et création d'un article de retour.*

Nous avons toujours considéré la convention linière de 1842 comme une simple pierre d'attente. Posée sur de pareilles bases, elle serait un acheminement à l'union douanière que les hommes les plus avancés de la France et de la Belgique appellent de tous leurs vœux comme le couronnement de l'œuvre.

Et, qu'on ne se fasse pas illusion, la France n'a pas de temps à perdre. Il est à craindre que les avances et les concessions positives du Zolwerein ne gagnent les personnes exclusivement préoccupées de l'intérêt matériel, et n'entraînent la Belgique vers une alliance, favorable pécuniairement, mais contraire à ses affections et à sa politique naturelle.

En concédant l'entrée à peu près libre des fers en gueuses et la sortie de ses laines, la Prusse s'est conquis, si non le cœur, du moins la reconnaissance de la partie belge qui, par son origine et par son caractère tout français, avait le plus d'éloignement pour l'Allemagne en général et pour la Prusse en particulier. Cette partie de la Belgique, c'est le pays de Liége,

principal foyer de la production des fers, et le pays de Verviers, centre de la production des draps.

La révolution de Bruxelles, fille des trois journées, a tout naturellement brisé les liens de l'ancienne confédération, et fait rentrer la Belgique dans la sphère d'attraction française. Or, gardons-nous de compromettre cette bonne position que les circonstances nous ont faite. La Belgique ne demande pas mieux que de rester ce qu'elle est, mais elle redeviendra germanique si nous ne répondons point à ses avances ! c'est là qu'aboutiront évidemment les répugnances maladroites exprimées en France contre l'union douanière. Le Zolwerein profite de notre faute; déjà l'assimilation de pavillon a été consacrée en principe. Anvers menace de devenir le port de l'union allemande. C'est là un fait grave sur la portée duquel on doit réfléchir ; ouvrons les bras à la Belgique, il en est temps encore, demain elle peut nous échapper sans retour, et au lieu d'une alliée nous trouverons une rivale d'autant plus irritée, qu'elle aura été humiliée par notre dédain et froissée dans ses propres sentiments.

L'union douanière rétablirait pour nous les frontières naturelles que nous ont enlevées des traités douloureux. C'est à la fois une conquête matérielle et morale, que la France réaliserait pacifiquement et sans qu'il lui en coûtât le moindre sacrifice. Car, il ne faut pas l'oublier, nos causes d'infériorité sont toutes momentanées; elles tiennent à l'absence des chemins de fer, à l'imperfection de nos voies fluviales, aux taux excessifs

des droits de péage, à l'égoïsme de nos capitaux, à notre système arriéré de crédit, toutes choses regrettables, sant doute, mais essentiellement corrigibles. Les avantages de la France, au contraire, sont inhérents au sol, ils ont des racines que la Belgique ne pourra jamais arracher. Ici nous ne fesons pas seulement allusion aux produits agricoles, fruits de notre soleil, tels que les soies, les garances, les vins, par exemple; nous voulons parler aussi de ces articles de luxe et de mode dont la France a seule le génie, et qui élèvent nos manufacturiers au rang de véritables artistes.

La cause à laquelle nous avons consacré ce chapitre est belle et grande. Elle embrasse à la fois les plus nobles principes et touche aux plus hauts intérêts. La chambre de commerce de Bordeaux, toujours si orthodoxe en pareille matière, a publié, sur cette importante question, une série de brochures pleines de faits et de raisons, dans lesquelles cette chambre réfute, entr'autres adversaires, les ports schismatiques et dissidens(1). Aucun argument, à quel ordre qu'il appartienne, n'est resté sans réplique.

(1) Le Hâvre et Dunkerque ont vu avec une appréhension qui contraste avec la largeur habituelle de leurs vues, l'approvisionnement des villes de l'extrême frontière qu'Ostende et Anvers pourraient alimenter plus économiquement au profit des manufactures françaises du Nord. C'est la première fois que des cités maritimes se montrent prohibitionistes; nous espérons qu'un examen consciencieux de la question fera revenir ces ports, et notamment celui de la capitale, à des sentiments plus dignes des grands intérêts qu'ils représentent.

Nous renvoyons nos adversaires à ce code du bon sens qui nous a fourni plus d'un texte, et qu'on doit à la plume exercée de M. Campan.

Nous sommes heureux de rendre ce témoignage à un collègue dont personne n'apprécie mieux que nous les travaux remarquables, et qui, secrétaire-rédacteur de la chambre bordelaise, continue, dans l'exercice de ses modestes fonctions, les services de feu Hri Fonfrède, son glorieux collaborateur et ami.

CHAPITRE VII.

—

Traité de 1838 avec la Turquie.

—

De temps immémorial, la France avait su conquérir sur les marchés ottomans des avantages commerciaux que les nations rivales lui enviaient à juste titre. Des fautes successives, commises par nos divers ambassadeurs à Constantinople, nous ont fait perdre peu à peu cette brillante position, et nous ont même placés dans un état d'infériorité qui contraste avec notre prépondérance passée. Il est à craindre que de nouvelles fautes ne se commettent, ou du moins qu'on ne répare pas les anciennes; et, pour sauver notre commerce d'une ruine complète, nous ne saurions trop signaler les dangers qui le menacent.

En 1816, M. de Rivière, premier ambassadeur de la restauration, conclut avec la Turquie un traité de commerce; c'etait un apprentissage diplomatique dont la France payait tous les frais. Dès ce jour, les Russes

et les Anglais furent en position de nous supplanter; ces rivaux dangereux envahirent des marchés qui leur avaient été jusqu'alors fermés.

Le 28 novembre 1838, M. le contre-amiral Roussin signa avec la Porte-Ottomane la convention qui est actuellement en vigueur, et dont les effets, si l'on ne s'empresse de rémédier au mal, ne seront pas moins déplorables.

Hâtons-nous toutefois d'ajouter que le dernier traité, quoique préjudiciable à nos intérêts, ne fut point, comme son aîné, le fruit de l'inexpérience et de l'irréflexion, mais bien une œuvre raisonnée, qui malheureusement reposait sur de faux calculs.

La réduction successive des monnaies turques qui étaient arrivées à leurs dernières limites de dépréciation, forçait, pour ainsi dire, la main au Grand-Seigneur et aux ambassades alliées. Le trésor de la Sublime-Porte ne percevait plus en réalité qu'une fraction de 3 °/₀ de douane, consentis par les anciennes capitulations. Il paraissait donc équitable de rétablir l'équilibre financier qu'avaient rompu les détériorations monétaires. Certainement il y avait dans ce but quelque chose à faire, mais l'expédient auquel on a recouru, n'a guéri la plaie du fisc ottoman qu'en élargissant celle du commerce français. Pour réparer le déficit existant, était-il nécessaire de refondre le traité? Nullement. Il suffisait de renouveler les bases du tarif.

Ce traité, en remplacement du droit de 3 °/₀ qu'on

percevait autrefois, soit à l'entrée, soit à la sortie, sur toutes les marchandises, établit qu'il sera payé 5 % à l'entrée, et 12 % à la sortie.

Quel était le but des parties contractantes en signant de pareilles conditions? Pour la France, c'était de se soustraire aux droits arbitraires que les agents des pachas exigeaient de ville à ville. Quant au sultan, il cherchait ainsi à augmenter ses revenus, puisqu'il ne touchait ordinairement qu'une faible partie des sommes perçues à l'intérieur et dilapidées par ces fonctionnaires.

La France disait : notre intérêt est de soutenir le sultan ; en améliorant l'état de ses finances, nous atteignons notre but politique. Par la nouvelle mesure, nous imposerons nos produits de 2 % seulement, en sus du droit ordinaire de 3 %, tandis que les produits du sol ottoman seront grevés de 9 %. Ces droits ne seront pas à la charge de notre commerce puisqu'ils seront compensés, et au-delà, par les économies que nous obtiendrons à l'intérieur.

Il est vrai que le premier résultat du traité a été d'accroître sensiblement les ressources financières du sultan ; la France, sous ce rapport, n'a pas manqué le but qu'elle se proposait ; il nous reste à examiner si elle a été aussi heureuse dans les prévisions qui l'intéressaient plus directement.

La France s'est grossièrement méprise, lorsqu'elle a cru à la possibilité de reculer toutes les douanes du Grand-Seigneur aux frontières de son empire. Elle

aurait dû comprendre que la Porte, en l'état de l'anarchie régnante, n'était pas capable de faire exécuter un pareil acte d'administration, ni même d'empêcher les Agas de taxer, pour leur compte personnel, des marchandises traversant le territoire de leurs provinces. Le tarif de 1838 était une lettre morte, il ne pouvait rien changer au désordre de la Turquie. Les 12 °/₀ ont été intégralement perçus aux douanes des frontières, et les exactions de l'intérieur ont continué, comme par le passé, dans tout l'empire Ottoman.

Il est vrai qu'à Constantinople et à Smyrne, où l'action du gouvernement a pu s'exercer, les droits intérieurs ont été abolis. Les négociants, dans ces échelles, n'ont pas eu à se plaindre du traité de 1838, parce que les réclamations de quelques ambassadeurs contre les avantages russes, et leur contrôle supérieur et incessant ont nécessairement amené une certaine égalité dans la manière dont le commerce de chaque nation est traité. Mais hâtons-nous d'ajouter que ces deux villes ont présenté la seule exception, et que leur position privilégiée tient à des causes accessoires et précaires.

Nous ne pensons point qu'on fasse figurer au nombre des améliorations obtenues l'exemption des droits intérieurs en Syrie. Dans cette province, les avanies dont il est question n'existaient point. Les négociants syriens ont donc subi une augmentation de tarif sans compensation aucune, une véritable perte sèche. Pour eux la question s'est bornée à un impôt de 17 °/₀ au lieu de 6 °/₀ qu'ils payaient en commune.

On sait que les hospodars de Valachie et de Moldavie, à l'instigation de la Russie, ont considéré le traité de 1838 comme onéreux aux provinces qu'ils administrent, et ont constamment réfusé de le reconnaître.

En Egypte, le pacha qui fesait monopole de tous les objets de commerce, s'est déclaré propriétaire absolu de tout le pays ; il administre à son gré, il se paie les droits à lui-même ou bien il les déduit sur le prix de la marchandise vendue et les exige aux frontières. Le taux de 3 ou de 12 °/₀ est donc insignifiant pour le commerce ; tout revient absolument au même.

Voilà pour la question au point de vue général; entrons dans les détails.

Le gouvernement du Roi s'est trompé lorsqu'il a cru avantageux pour ses nationaux de grever l'importation de 2 °/₀ seulement, et de surtaxer l'exportation. Cette combinaison, nous l'aurions comprise si le chiffre de nos ventes dépassait habituellement celui de nos achats en Turquie, ou tout au moins s'il y avait balance. Mais il s'en faut de beaucoup ; les importations d'articles français sont un infiniment petit à côté des exportations de marchandises turques.

Le traité a donc été basé à l'inverse de nos intérêts.

On a dit que la France n'avait pas été seule à signer le traité du 28 novembre ; cela est vrai, elle s'est laissé influencer par l'adhésion du cabinet britannique, et voilà encore un reproche qu'il faut savoir lui adresser.

Si le chiffre des importations françaises en Turquie est insignifiant à côté de celui des exportations turques en France, l'Angleterre, au contraire, importe beaucoup et exporte fort peu. En Syrie, par exemple, la seule ville de Beyrouth a reçu, pendant l'année 1843, pour 15 millions de produits anglais, tandis qu'elle n'a tiré de la France que pour 3,200,000 fr. de valeur en marchandises de toutes espèces; encore, sur cette somme, la Suisse a-t-elle fourni pour un million et demi d'objets manufacturés qui figurent sur le tableau de nos exportations, mais qui n'ont passé à Marseille qu'en transit.

Il est une autre considération que nous croyons devoir faire valoir.

Si l'on impose un produit manufacturé ou territorial, il faut nécessairement que l'impôt retombe sur le producteur ou sur le consommateur.

La valeur de la main d'œuvre s'est tellement nivelée sur tous les points de l'Europe, que le musulman, forcé de consommer des produits ouvrés, paiera, s'il le faut, 2 p. °/o de plus ; mais les produits territoriaux, au contraire, varient de prix selon les contrées ; lorsqu'ils sont chers dans un royaume comme la Turquie, et qu'une nouvelle taxe vient en augmenter la valeur, qui doit supporter cette différence ?

Ce ne sera point le producteur ; car il est pour chaque espèce de produit un prix invariable de revient qui se compose des sommes en numéraire et des fatigues que le cultivateur a dépensées pour obtenir son

produit. S'il y a perte sur ce prix, la production s'arrête.

Ce ne pourra être le consommateur, car, depuis la paix, les marchés commerciaux regorgent de matières premières ; on se passera donc des produits turcs, s'ils sont trop fortement taxés : la concurrence est telle qu'une simple différence de quelques p. % dans un tarif de douane, peut suffire pour anéantir une branche d'industrie, et quelquefois toutes relations entre deux peuples.

Voilà pour la question économique ; il nous reste à signaler les vices de rédaction et les anomalies qui figurent dans le traité de 1838.

L'article 2 abolit les monopoles.

L'article 3 porte :

« Les négociants français qui achèteront un objet « quelconque, produit du sol ou de l'industrie de la « Turquie, dans le but de le revendre pour la consom- « mation dans l'intérieur de l'empire ottoman, paie- « ront, lors de l'achat ou de la vente, les mêmes droits « qui seront payés dans les circonstances analogues « par les sujets musulmans ou par les rayas les plus « favorisés, parmi ceux qui se livrent au commerce « de l'intérieur. »

Les Turcs ont continué à faire le monopole de divers articles du commerce intérieur ; on s'est armé contre eux de l'art. 2. Ils ont répondu qu'il n'y avait pas de

monopole, mais que l'art. 3 leur laissait la latitude d'imposer à leur gré le commerce intérieur ; que dès lors ils restaient libres d'exiger 200 p. °/₀ de la valeur sur tel ou tel objet, lorsque, de notoriété publique, le monopole passé leur rendait au plus 100 p. °/₀. Que répondre à cela ? sinon que la diplomatie Européenne s'est prise dans ses propres filets, et qu'elle reste actuellement à la discrétion des Barbares.

Poursuivons.

D'après le tarif, il doit être perçu 12 p. °/₀ seulement sur tout objet produit du sol ou de l'industrie de la Turquie. On n'a pas prévu le cas où cette marchandise changerait de nature ; en conséquence, on perçoit 12 p. °/₀ sur les soies et 12 p. °/₀ sur les soieries. Les savons paient, après que les soudes et les huiles ont acquitté les droits.

Par ces exemples pris entre mille, il est facile de juger de la somme des préjudices qui doit résulter pour le commerce de ce régime arbitraire. On ne s'explique pas vraiment la contradiction flagrante qui existe entre l'article 1^er^ et la conclusion du traité.

Par l'article 1^er^, il est expressément entendu « que « tous les droits, priviléges et immunités que la Su- « blime-Porte accorde aujourd'hui ou pourrait concé- « der à l'avenir aux bâtiments et aux sujets de toute « autre puissance étrangère, seront également accor- « dés aux sujets et aux bâtiments français, qui en « auront de droit l'exercice et la jouissance. »

La conclusion porte que le traité sera exécutoire dans le courant du mois de mars 1839. Or, à cette époque, il fallait encore deux ans et demi pour que les conventions avec la Russie, et quelques autres puissances secondaires qui payaient 3 p. °/₀ seulement, fussent arrivées à leur terme. Pendant cette période, la question se résumait simplement, dans les douanes de Turquie, à savoir si un négociant était français ou russe, et à lui demander, suivant sa qualité, le paiement d'un droit de 12 p. °/₀ ou de 3 p. °/₀.

Les nationaux établis en Syrie, plus particulièrement lésés dans leurs intérêts, firent des réclamations auprès de l'ambassadeur et demandèrent à être traités comme les Russes, en vertu de l'art. 1ᵉʳ du traité de 1838 qui, du reste, n'était que le report des droits consacrés pas les anciennes capitulations.

M. de Pontois répondit qu'il était malheureux pour les Français de Syrie que leurs intérêts fussent si gravement compromis par suite du dernier tarif; mais qu'un traité ne pouvait porter en lui-même deux principes contraires, et que, dans cette hypothèse même, il était de la dignité des nations contractantes de rester dans la limite des intentions qui avaient dicté le contrat.

Ce langage était trop noble pour ne pas être compris par des négociants français. On dut se résigner au rôle de dupes que l'imprévoyance avait fait; on attendit avec patience l'expiration du traité russe, terme qui promettait des jours meilleurs.

Mais le croirait-on, le cabinet de St.-Pétersbourg a, depuis le commencement de cette année, renouvelé sa convention sur les anciennes bases. A cette heure, les Russes continuent à payer soit à l'entrée, soit à la sortie de toutes leurs marchandises, un seul et unique droit de 3 %. Ce tarif est en vigueur. La France acquitte toujours 12 %.

Sachant par expérience que la main débile du sultan ne peut maîtriser son empire, la Russie, en puissance avisée, s'est bien gardée de soulever la question des droits intérieurs. Aussi, les Turcs sont, par là même, autorisés à percevoir ces droits exceptionnellement, et ils ont un prétexte pour ne point les abolir. Or, nous le demandons, lorsque des marchandises arrivent de Bagdad ou de la Perse dans un port de mer, comment faire comprendre à des percepteurs avides qu'une partie est soumise aux droits et que l'autre doit entrer en franchise? Cela est impossible; quel avantage, d'ailleurs, en résulterait-il pour les négociants levantins? Nos nationaux ne font pas venir, sous leur nom et pour leur compte, les produits de la Perse et de l'intérieur de l'Empire Ottoman; ils les achètent, sur les lieux d'embarquement, des caravanes mêmes qui sont passibles d'avanies et d'exactions.

Les douanes de Turquie sont toutes affermées; les Rayas, devenus douaniers, suscitent des difficultés de tout genre, parce qu'ils sont eux-mêmes négociants; ces difficultés sont portées devant le pacha qui est toujours l'associé de *l'apalte*, et il est rare que nos intérêts

ne soient pas sacrifiés. Le tarif moscovite prévient les difficultés qui pourraient s'élever entre le douanier et le négociant, lorsqu'il donne à ce dernier la faculté de payer les droits en nature à raison de 5 %. En vérité, nous ne pouvons lutter contre tant de désavantages. Le traité de 1838 est, quant à son application, moins ruineux pour les Anglais que pour nous, et la convention de la Porte avec la Russie confère aux sujets de cette dernière puissance une supériorité incontestable sur nos nationaux.

Depuis que ce fatal traité a été mis en vigueur, le nombre des maisons russes s'est considérablement accru dans l'empire ottoman. Non-seulement la majeure partie du commerce de la Turquie avec la France est tombée dans les mains moscovites, mais encore nos établissements sont, le plus souvent, obligés d'opérer sous prête-noms. Peu à peu notre influence s'éteint. Autrefois, les étrangers en Levant ne pouvaient commercer avec la France que sous une caution française; aujourd'hui, nos nationaux ne peuvent commercer avantageusement avec leur propre pays que par l'intermédiaire d'un russe.

En résumé, l'histoire de nos écoles diplomatiques, depuis quelques années seulement, serait bien longue à raconter. Il n'est pas de si petite négociation qui n'ait donné lieu à de grandes fautes; mais, pour nous en tenir aux sommités du genre, nous nous bornerons à dire que les traités de commerce et de navigation, soit avec l'Angleterre, soit avec les États-Unis, soit avec la

Hollande, accusent, de la part de nos représentants, une grande inexpérience. Ce sont autant d'apprentissages douloureux que nous avons faits à nos dépens. A l'appui de cet aveu, qui répugne à notre patriotisme, mais que nous arrache la vérité, nous allons citer un exemple, emprunté à ce malencontreux traité de 1826, conclu entre la France et l'Angleterre, et que nous a légué la diplomatie de la Restauration.

D'après ce traité, *les produits d'Europe importés d'Angleterre ou de ses possessions en Europe par navires anglais*, sont affranchis de la surtaxe de navigation, c'est-à-dire qu'ils sont traités, pour les droits d'entrée, comme le sont les mêmes produits importés des mêmes pays par navires français. La réciprocité existe pour la France vis-à-vis du Royaume-Uni dans les positions analogues.

Il semble au premier aspect qu'une stipulation de ce genre ne laisse pas de marge aux inégalités. Or voici ce qui arrive :

La France se renferme dans l'esprit qui a évidemment dicté les clauses du traité, c'est-à-dire qu'elle ne transporte en Angleterre, et au droit du pavillon britannique, que les marchandises provenant des crûs français.

Mais l'Angleterre, avec la ressource de Malte et à l'aide de simulations, échappe complétement aux conditions foncières du traité. Chaque jour on voit des blés de Macédoine, de Romélie et du littoral de la Mer-Noire transportés dans cette île, et, par suite de

transbordement et de changement d'expéditions, profiter de la latitude accordée aux provenances des ports du Royaume-Uni.

L'importation originaire est d'autant moins mystérieuse, que les feuilles commerciales de Marseille indiquent tout simplement le point de départ des navires sur la côte d'Asie ou d'Afrique, et ensuite leur relâche à Malte. Or, il advient que, par le seul fait d'avoir touché à cette île, les produits mêmes des contrées africaines ou asiatiques exclues par le texte du traité sont admis à Marseille au droit français. Inutile de faire remarquer tout ce que cette concurrence subreptice a de préjudiciable pour notre pavillon, qui se voit enlever les avantages dont il pourrait profiter si les droits différentiels, exigibles en pareil cas, n'étaient pas esquivés par les fictions dont il s'agit.

Ces graves inconvénients sont-ils la conséquence du traité qui n'est pas assez explicite? Ou bien doivent-ils être imputés au Gouvernement, dont la tolérance est par trop débonnaire? (1) Quoi qu'il en soit, nous nous bornons à constater le fait, pour prouver que la

(1) Le croirait-on? Pendant que l'administration française ferme les yeux sur des faits d'une portée sérieuse et qui constituent de la part des Anglais une violation flagrante d'un traité conclu, elle se montre d'une sévérité excessive vis-à-vis des nationaux qui vont franciser des blés exotiques à Nice.

Quand les mercuriales font espérer l'introduction des blés dans la consommation française, on sait que des caboteurs puisent dans notre entrepôt, chargent pour Nice, et là, après avoir simulé un débarquement, reviennent en France, chargés des mêmes

France est souvent lésée dans ses intérêts les plus chers.

Il y aurait de curieuses révélations à faire sur cette île, d'une stérilité notoire, qui, par d'adroits procédés et d'ingénieux expédients, est devenue tout-à-coup la terre la plus nourricière, le crû le plus fécond du Royaume-Uni, et dont le sol a la vertu merveilleuse de fournir des produits cosmopolites.

En rendant compte des piéges diplomatiques dans lesquels la France est tombée, nous n'avons pu passer sous silence celui que l'Angleterre tend chaque jour à nos relations.

Cela dit, nous revenons au traité de 1838 qui fait l'objet principal de ce chapitre, et nous résumons en quelques mots les vœux que nous formons à ce sujet.

blés. Cette simulation innocente ne lésait personne, elle ne portait aucun préjudice à notre navigation de long cours, qui n'est pas en mesure d'accomplir les voyages entiers et directs; elle favorisait notre cabotage et nos opérations dont elle augmentait la marge, elle était tout à l'avantage du consommateur français qui profitait des économies obtenues; enfin, elle ne violait aucune clause de convention internationale; mais, nonobstant de si bonnes raisons et pour l'honneur des principes, les opérations, autrefois fictives, sont devenues obligatoires. Actuellement, de par le roi de France (on pourrait bien se tromper et croire que l'ordre émane du roi de Sardaigne) on décharge pour rembarquer incontinent, à la grande satisfaction des portefaix de Nice qui ont un nouvel aliment de travail, mais en pure perte pour le commerce français. En vérité les étrangers doivent bien rire à cette comédie que joue la France sur les quais de Nice, et dont les acteurs sont condamnés à payer tous les frais !

L'intérêt national exige qu'on rénove la convention de 1838, dont le terme de sept ans est du reste sur le point d'expirer. Il faut que nos droits soient respectés et que nous soyons traités à l'égal des nations les plus favorisées. Si la France veut soutenir en Orient son commerce chancelant, et l'empêcher de passer tout-à-fait en des mains étrangères, elle doit demander le plus tôt possible l'adoption du tarif russe pour ses nationaux, et l'imposer, au besoin, si le divan résistait à ses justes réclamations.

CHAPITRE VIII.

—

Régime du plombage des Douanes.

—

Le plombage est une garantie de l'identité; sous ce rapport, cette précaution est utile dans maintes circonstances.

On doit donc admettre le principe de la législation, sur cette matière, mais en réclamant les améliorations que l'intérêt du commerce est en droit d'obtenir.

La première observation à laquelle donne lieu le régime actuel est motivée sur l'élévation du prix des plombs.

Ce prix était déjà bien suffisant sous l'empire de la loi de 1791.

Il avait été successivement élevé par des lois de circonstance, par des décrets et autres décisions d'une légalité fort contestable; le taux primitif est encore aujourd'hui plus que triplé, grâce à la loi du 2 juillet 1836, qui est venue ainsi donner une sanction légis-

lative aux perceptions, plus ou moins régulières, opérées jusqu'à cette époque.

Enfin, depuis cette loi, une tendance s'est manifestée de la part de l'administration des douanes à étendre le plombage hors des cas voulus. C'est là une propension regrettable, dont le dommage ne saurait être trop énergiquement signalé.

La division de ce sujet est naturellement celle-ci :

1° Examiner quel est, en l'état actuel, le régime du plombage, quant aux cas d'application; quels sont les inconvénients, quelles sont les modifications nouvelles que l'intérêt général peut réclamer ;

2° Examiner quel est le véritable caractère de la perception sur les plombs ; quels en sont les vices, et par quels abus on aggrave le mal.

§ 1.

Les divers régimes qui se sont succédé ont été ceux-ci :

Loi de 1791.

Etaient soumises au plombage les marchandises expédiées d'un port pour un autre du royaume, ou d'un point de la frontière de terre à un autre, en empruntant le territoire étranger ;

1° Si la sortie du royaume en était défendue ;

2° Si leur droit d'entrée était au moins de 10 % de leur valeur.

Dispense pour les liquides et les métaux non ouvrés.

Lois des 21 *avril* 1818 *et* 28 *juillet* 1822.

Obligation et spécification d'un double plombage pour le cas de *transit*.

Loi de 1836.

Sont soumises au plombage des douanes les marchandises expédiées par cabotage :

1° Si elles sont prohibées à l'entrée ou à la sortie ;

2° Si, tarifiées au poids, elles paient un droit qui, décime compris, excède 20 francs par 100 kilog. ; et dans tous les autres cas, si le droit d'entrée excède 10 % de la valeur.

Même règle pour les réexportations et mutations d'entrepôt par mer.

Faculté au Gouvernement, par ordonnances royales révocables en cas d'abus, d'affranchir du plombage :

Soit telle marchandise quelconque, si l'exemption est jugée être sans inconvénient ;

Soit les marchandises dirigées sur un entrepôt intérieur.

Sous l'apparence de n'être qu'une mesure de précaution exceptionnelle, et d'ouvrir au Gouvernement de grandes facultés d'exemption, ce régime a une extension des plus considérables ;

Il atteint :

D'abord, tous les articles de transit, et ce, par double plombage ; ensuite toutes marchandises, ou prohibées ou payant plus de 20 francs les 100 kilog. ou tarifées *ad valorem* au delà du dixième ;

Soit qu'elles voyagent au cabotage ;

Soit qu'on les réexporte ;

Soit qu'elles soient destinées à des mutations d'entrepôt.

Comme les plombs sont apposés distinctement pour chaque colis, cette opération est longue et gênante. Exécutée sur le quai, au moment de l'embarquement, elle l'entrave de la manière la plus nuisible. Elle coûte beaucoup de temps et plusieurs faux frais.

De là, nécessité de restreindre le plombage aux cas strictement nécessaires.

Si l'on veut entrer dans cette voie rationnelle, on ne tardera pas à reconnaître :

1° Que le double plombage, dans les cas de transit, n'ajoute aucune garantie d'identité. Il suffit, pour mettre les plombs à l'abri des accidents de route, *d'en fixer les cordes sur la caisse à nu*, comme le prescrit l'article 31 de la loi du 21 avril 1818, de manière à ce qu'ils soient recouverts par l'emballage. Mais un deuxième plomb posé pardessus l'emballage est tout-à-fait inutile ; l'emballage extérieur voyage, mais ne transite pas.

2° Que la nouvelle apposition de plombs exigée pour les articles de transit, *après leur vérification au bureau de sortie qui ne touche pas immédiatement à l'étranger, pour en assurer le passage, soit en haute mer, soit sur le territoire de la domination limitrophe,* est, au moins quant aux sorties *par mer*, sans nécessité aucune.

En effet, la marchandise n'étant plus destinée à être présentée sur le territoire, l'inconvénient des substitutions n'est plus à redouter. Il ne s'agit que de s'assurer qu'elle sortira positivement du littoral. Mais, pour cela, les plombs sont inutiles. Portée au manifeste de sortie du navire, il faudra, si le navire est visité dans le rayon des douanes, qu'elle soit représentée. Et quand même il y aurait eu substitution depuis sa mise à bord, elle serait aussi bien visitée lors de son débarquement du bord sur lequel elle aurait passé.

Sous un autre rapport, nous fesons observer que, dans tous les cas, il ne devrait être perçu aucun nouveau droit pour cette réapposition des plombs à la sortie, qui n'est qu'un rétablissement du plombage, sans nouvel emploi de matière ;

3° Que, dans le cas de réexportation directe, par mer, des marchandises reçues en entrepôt, il ne devrait pas y avoir lieu à plombage, attendu qu'elles s'éloignent du territoire pour n'y plus rentrer. Les réflexions qui viennent d'être présentées et qui prouvent l'inanité du danger des substitutions, détruisent le seul prétexte invoqué pour maintenir cette inutile entrave ;

4° Que l'exception faite en faveur des marchandises qui paient, pour droits d'entrée, moins de 20 francs les 100 kilog, ou moins du 10^{me} *ad valorem*, est trop étroite et trop absolue. Il n'y aurait aucun inconvénient pour le trésor à l'étendre à un grand nombre de cas en dehors de cette limite.

La preuve en est dans les facultés que le Gouvernement s'est déjà fait concéder de consentir des dérogations par voie d'ordonnance. Malheureusement, cette disposition reste vaine; l'administration qui devait être, seule, juge de la convenance des exemptions, étant intéressée pécuniairement à maintenir le plombage.

Dans cette situation, et tant que dureront les profits des plombs en faveur de l'administration des douanes, il sera désirable que les cas exceptionnels soient réglés législativement, lors, bien entendu, que l'exemption à accorder tiendra à des causes certaines et permanentes. Sinon, il est à craindre qu'on ne puisse rien obtenir d'important, en fait des facilités spontanées, de la part de l'administration.

En résumé, dès lors, les vœux du commerce seraient:

Suppression du plombage extérieur, en cas de transit;

Suppression du nouveau plombage, en cas d'exportation par mer, pour la marchandise qui sort d'entrepôt et pour celle en transit qui vient d'être vérifiée au bureau de sortie;

Extension des exemptions de plombage dans le cabotage d'un port à l'autre du royaume, et dans les mutations d'entrepôt à l'intérieur;

Et détermination législative des autres cas exceptionnels, la douane étant intéressée au bénéfice sur les plombs.

§ 2.

La perception d'un droit sur les plombs a dégénéré d'un pur remboursement de valeur de la matière employée (ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être) en un impôt déguisé, sans profit pour l'État, sans contrôle légal, plaçant l'administration des douanes entre son intérêt privé et l'intérêt public; source d'inconvénients et d'abus!

Le prix des plombs avait été établi, par la loi de 1791, et pour tous les cas, à *trois sous*.

Le renchérissement excessif du prix de ce métal, résultat des circonstances, fit porter *provisoirement* celui de chaque gros plomb à 50 centimes par le décret du 5 brumaire an II, et à 1 fr. 25 par le décret du 20 fructidor an III. Tel était le motif unique de la surélévation *provisoire*. Elle devait cesser avec les causes qui l'avaient produite.

Il n'en fut rien; de là partit l'abus.

Un arrêté du 25 ventose an VIII fit une réduction, mais tout-à-fait insuffisante. Les salaires du plombage furent fixés à 75 centimes par chaque plomb, les frais de cordage et d'emballage étant à la charge de l'expéditeur.

Un décret du 20 juillet 1808 réduisit à 25 centimes le prix des plombs apposés, dans l'entrepôt de Bayonne, aux ballots expédiés pour l'Espagne.

Une ordonnance du Roi, du 8 janvier 1817, fixa ce prix à 50 centimes, fourniture de matières et ficelles

comprises, en maintenant à 75 centimes le prix pour les douanes de l'intérieur, et à 25 centimes celui pour les expéditions sur l'Espagne opérées dans l'entrepôt de Bayonne.

Enfin, la loi du 2 juillet 1836 établit comme règle, le prix de 50 centimes;

Elle le réduisit exceptionnellement à 25 centimes pour les seuls cas :

De réexportation directe par mer;

De second plomblage, sur articles de transit;

De rétablissement du plombage, après vérification au bureau de sortie, sur les articles de prime ou de transit;

De mutation d'entrepôt à l'intérieur;

De transit des céréales.

Tel est l'état présent.

On voit, par ce rapide historique, comment le prix des plombs, qui, dans l'origine, était de 15 centimes (ce qui défrayait déjà amplement l'administration), n'ayant été haussé que par suite du renchérissement extraordinaire et momentané du prix de la matière, l'on en profita pour transformer en moyen de bénéfice ce qui, législativement, ne devait être que la contre-valeur d'un débours. Vainement les réclamations se succédaient : à mesure que de minimes concessions étaient faites sur le taux, les cas d'application étaient multipliés. Pour n'en citer qu'un exemple, celui du transit :

Un plomb suffisait; en 1818 on crée le double plombage. La loi du 25 ventose an VIII voulait que, lorsqu'au bureau de sortie le plomb était reconnu intact, on ne visitât point : par la loi de 1836, on autorise la vérification au bureau de sortie, et un nouveau plombage pour passer la frontière ou prendre la haute mer.

Ainsi, pour le transit, c'est double plombage et double apposition; c'est, par suite, quatre prix du plomb au lieu d'un. Sous la loi de 1791, il en eût coûté 15 centimes par colis; sous celle de 1836, il en coûte pour le transit :

A l'entrée, plombage	intérieur.	F.	50
»	extérieur.	»	25
A la sortie »	intérieur.	»	25
»	extérieur.	»	25

Comment n'en serait-il pas ainsi?

Le prix réel du plomb et des fournitures accessoires ne reviennent pas à l'administration des douanes 10 centimes par plomb apposé.

Par suite, au taux de la loi de 1836, on fait payer à la marchandise cinq fois la valeur du plomb, et, exceptionnellement, deux fois et demie cette valeur.

Si l'on embrasse ensuite les quantités de marchandises sur lesquelles frappe cette perception, on trouve :

Toutes celles qui transitent : leur importance annuelle est d'environ 40,000 tonnes;

Toutes celles qui sont exportées avec primes : les produits de nos pêcheries et ceux de nos principales fabrications;

Toutes celles qui sont réexportées par mer, sortant de nos entrepôts ;

Toutes celles qui voyagent par terre ou par mer, à titre de mutation d'entrepôt.

Il n'est fait exception, pour ces deux dernières catégories, que si le droit au poids est moindre de 20 fr. par 100 kilog., ou si celui *ad valorem* est moindre du dixième.

Sans pouvoir rien déterminer de précis, on peut tout au moins comprendre à combien de millions de colis distincts le plombage simple ou double, apposé ou réapposé, doit s'appliquer.

Il est de notoriété que les plombs sont, pour la douane, la source annuelle d'un produit net de plusieurs millions de francs.

Ce qui est aussi de notoriété et ce qui ne se concilie aucunement avec les règles établies pour le maniement des deniers publics, c'est que cette perception est sans contrôle. Les produits n'en figurent point au budget des recettes. Les lois des comptes n'en font aucune mention. La répartition de ces fonds s'opère dans le sein de l'administration des douanes.

Cet état de choses a les plus fâcheuses conséquences.

D'abord, il n'est pas de la dignité d'un Gouvernement de déguiser des perceptions, sous le prétexte dérisoire d'une fourniture et de la main d'œuvre. Elles n'ont aussi ni le caractère franc d'un impôt, ni la sincérité d'un remboursement de dépense réelle. C'est un exemple peu moral donné par l'État.

Ensuite, ces produits échappent à la comptabilité du trésor. N'étant pas versés dans les caisses, mais répartis dans le sein de l'administration qui les perçoit, ils constituent un bénéfice en dehors des traitements légaux que le budget de l'État attribue aux officiers des douanes. N'est-ce pas quelque chose d'anormal que des sommes excessivement considérables soient ainsi perçues sans quittances, réparties sans contrôle législatif, sans limites, sans profit pour l'État ?

Enfin, cette manière indirecte de rétribuer, en dehors du budget, le personnel de l'administration des douanes, au lieu d'allouer franchement aux employés les traitements que réclament leurs services, a le déplorable résultat de les intéresser à l'exagération de toutes les mesures de plombage. C'est exposer une opération déjà très-gênante, très-nuisible à l'activité générale des affaires, à ne plus être seulement une garantie pour le trésor, mais à devenir une mesure à argent.

Toutes ces considérations qui sont très-graves, doivent amener nécessairement la réduction du prix des plombs à leur coût réel, ou, tout au moins, au taux qu'avait établi la loi de 1791 ; sauf, si certains traitements dans l'administration des douanes ne paraissent pas suffisants, à les faire augmenter législativement.

Telles seraient donc les modifications à apporter à la loi du 2 juillet 1836.

Mais, au moins, faudrait-il que, sous l'empire de

cette loi déjà si peu favorable au commerce, on n'étendît pas la mesure du plombage au delà de cas marqués par le législateur.

C'est pourtant ce qui arrive. On va voir dans quelles circonstances.

On sait que, pour être soumises au plombage, il faut que les marchandises, si elles sont tarifées au poids, soient passibles d'un droit qui, avec le décime, s'élève à plus de 20 fr. les 100 kilog (art. 20 de la loi du 2 juillet 1836).

Eh bien, malgré cette disposition, la douane, sans doute d'après des instructions supérieures, ne cesse de forcer à la redevance des plombs une foule de marchandises tarifées au poids, dont le droit, décime compris, n'excède pas 20 fr.

Ainsi, sont grevées de la taxe des plombs, en cas d'expédition à l'intérieur par la voie de mer :

Toutes les sortes de coton de Syrie et du Levant, bien que leur droit, décime compris, soit, les 100 k., de..... F. 16 50

La potasse qui ne paie que..... 19 80

La gomme du Sénégal qui ne paie que. 11 10

Le quercitron soumis au droit de..... 4 40

La graine de perse passible de celui de.. 12 10

Une plus longue énumération est superflue ; mais on peut ajouter que cette remarque s'applique à un grand nombre de marchandises payant moins de 20 fr.

C'est là un tort quotidien et immense causé au commerce.

On dira : mais pourquoi ne réclame-t-on pas judiciairement ?

Pourquoi ? C'est qu'une résistance légale est rendue, de fait, impossible.

Il s'agit d'expéditions d'une valeur considérable, dont le retardement peut avoir un extrême préjudice. Or, par le mécanisme des opérations de douane, nul permis d'embarquement n'est délivré sans déclaration préalable de mise en consommation ou de réexportation, et, si l'on ne paie, avant plombage et sans reçu, le prix des plombs, toute expédition de la marchandise est refusée. Force est donc au négociant, ou de payer les plombs, sans reçu, avant leur apposition, ou de résister ; mais s'il résiste, l'expédition est arrêtée jusqu'à l'issue lointaine d'un procès ; la marchandise qui vient d'être grevée des droits de mise en consommation ne pouvant, jusque-là, ni rentrer dans sa condition première, ni parvenir à sa destination.

En présence d'une pareille alternative, le négociant est obligé de reculer, ne pouvant compromettre une opération pour 25 cent. par colis.

Il n'y a donc qu'une réclamation générale qui puisse amener la cessation de ce genre d'exigence.

Expliquons, d'abord, le motif allégué par la douane : elle dit que cette même marchandise dont le droit vient d'être liquidé à moins de 20 fr. les 100 kilog., parce qu'elle est venue sous pavillon français, est *censée* venue par navire étranger et censée grevée du droit de surtaxe qui excéderait 20 fr.

Cela aboutit à faire que, dans une opération d'expédition, au même instant où l'employé délivre la quittance du droit (laquelle énonce en toutes lettres un paiement de droit inférieur à 20 par 100 kilog.), ce même employé exige un droit de plombage dont n'est légalement passible que la marchandise payant plus de 20 fr.

En d'autres termes, on contraint le négociant au plombage, non parce que la marchandise paie plus de 20 fr. (il est constant qu'elle paie moins), mais parce que, si elle avait été importée sous pavillon étranger, c'est-à-dire, si elle avait été dans une condition où elle n'a pas été, elle eût payé plus de 20 fr.

L'argument que l'administration invoque pour pallier cette prétention consiste à dire que, par la mise en consommation d'une marchandise, le signe de sa provenance est effacé, et que, par suite, il faut présumer le plus fort droit.

Mais le motif tombe devant le fait.

En fait, il ne s'agit pas de marchandises versées en consommation à une époque antérieure à leur expédition, et à l'égard desquelles il puisse y avoir doute quant au pavillon importateur. Ici, le doute n'est ni moralement, ni administrativement possible : moralement, parce que la douane sait fort bien quels articles viennent ou ne viennent pas par pavillon étranger; administrativement, parce que le fait de mise en consommation et celui de réexpédition sont, dans les cas ci-dessus, indivisibles : ils portent, dans le même trait de temps, sur la même marchandise spécifiée par

numéros de soumission, par provenance, par destinations, par poids, qualité, quantité, marques et numéros de colis, en un mot, par tout ce qui peut, aux yeux de la douane qui ne la perd pas de vue, caractériser son identité et la faire constater par ses visiteurs.

Bien plus, ces deux opérations sont tellement connexes, que la déclaration de mise en consommation et le permis d'embarquement ne forment souvent qu'une seule pièce, existant au dos l'une de l'autre, sur la même feuille. C'est ainsi accompagnée et définie que la marchandise désignée par cette double pièce doit nécessairement passer, du magasin ou du bord sur le quai, sous la foi de la déclaration de mise en consommation. Et, comme c'est là qu'avant de laisser embarquer, la douane constate l'identité des objets, il en résulte une *preuve forcée* de la mise en consommation au droit n'excédant pas 20 fr. les 100 kilog., dans le moment précis de l'apposition des plombs.

Dès lors, soutenir, en pareil cas, qu'on veut ignorer l'acquit du droit, alors que cet acquit est indivisible de l'expédition et aux mains de la douane; persister à *présumer* le droit excédant 20 fr., lorsqu'on vient de signer l'acquit de ce droit moindre de 20 fr., n'est plus une chose possible. Une présomption est la préférence que, dans le doute, on donne à une hypothèse probable. Mais contre un fait matériel et constant, il n'y a pas d'hypothèse probable.

Notre conclusion est donc que cette extension, indûment donnée à la mesure du plombage, est un abus

grave, auquel il importe essentiellement que l'on mette fin.

Cet exemple est, de plus, un argument frappant de l'inconvénient et du danger qu'il y a, grâce au bénéfice des plombs, à intéresser le personnel d'une administration aux perceptions qu'elle opère, surtout quand ces perceptions ne sont pas contrôlées. On la rend ainsi juge et partie; et c'est ce qui peut contribuer à empêcher des facilités d'intérêt général, à rendre les réclamations vaines.

Une refonte de ce régime du plombage, d'après les principes qu'on vient d'exposer, est donc indispensable, soit dans l'intérêt du commerce, soit pour la dignité du Gouvernement; et même les bonnes règles, en matière de comptabilité publique et de contrôle législatif sur les traitements et sur les impôts, la réclament d'une manière impérieuse.

CHAPITRE IX.

—

Question des Sucres. — Raffineries.

—

Parmi les grandes fabrications qui occupent de nos jours l'activité humaine, l'industrie des sucres est sans contredit une des plus intéressantes à étudier.

Le sucre, jadis, drogue rare et précieuse, est aujourd'hui un aliment de première nécessité pour tous les peuples civilisés ; et si les classes pauvres sont encore privées de l'usage de cette substance salutaire, c'est uniquement à cause des droits exorbitants qui en doublent le prix pour le consommateur.

Les éléments qui composent cette industrie sont complexes, les intérêts qu'elle embrasse, immenses ; les crises qu'elle a subies, les questions qu'elle a soulevées, les institutions et les lois qu'elle a provoquées, les progrès et les perfectionnements dont elle se glorifie, se réunissent pour en faire un sujet digne d'un examen sérieux.

Colonie, navigation, trésor public, commerce d'ex-

portation, marine militaire, capitaux industriels, sont autant d'intérêts soumis à l'action directe du sucre; sans parler d'une foule d'intérêts secondaires qui viennent se grouper autour de l'industrie mère et faire corps avec elle. Cette matière touche à la religion et à la morale par la traite des nègres; elle se rattache à la politique par le droit de visite, et par la question coloniale.

L'industrie des sucres, comme nous l'entendons, comprend le commerce des bruts, la fabrication des raffinés et les débouchés des produits.

Telle est la division naturelle de notre travail.

Nous étudierons successivement: 1° la fabrication et le commerce des sucres bruts; 2° le raffinage; 3° le commerce des raffinés.

A chacun de ces points de vue, nous jetterons un coup-d'œil rapide sur le passé pour y chercher quelques enseignements utiles; nous nous efforcerons d'apprécier d'une manière impartiale la situation présente, et nous indiquerons les moyens d'améliorer l'avenir.

§ 1er

FABRICATION ET COMMERCE DES SUCRES BRUTS.

La canne à sucre est originaire de l'Asie; au moyen-âge, la culture s'étendit en Egypte, en Sicile, en Espagne; quelques essais infructueux furent même tentés dans le midi de la France; au 15e siècle, les su-

jets d'Isabelle la catholique dotèrent le Nouveau-Monde de cette plante précieuse qui convenait si bien à la température des régions équatoriales et qui devait devenir leur principale richesse.

La fabrication du sucre est restée long-temps stationnaire. La canne uniquement composée de parties saccharines et aqueuses, ne contient pas moins de 23 % de sucre, et cependant nos colons n'en retirent guère plus de 10 % en moyenne ; depuis quelques années, des tentatives ont été faites pour appliquer à cette fabrication les nouveaux perfectionnements dont la raffinerie et la fabrication du sucre indigène se sont enrichies. C'est à la concurrence de cette intelligente rivale que la production coloniale doit l'amélioration de ses rendements. C'est là un service que les colons eux-mêmes ne peuvent contester.

Avant la découverte de l'Amérique, Marseille avait le monopole du commerce du sucre pour la France, comme Venise le possédait pour l'Italie et l'Allemagne. Lorsque les plantations du Nouveau-Monde et l'art du raffinage eurent changé les conditions d'existence de ce produit, notre ville entra hardiment dans la voie du progrès. C'est elle qui, la première, exporta des sucres raffinés ; aujourd'hui encore, seule en France, elle exploite cette branche de commerce.

Pendant long-temps le sucre fut consommé à l'état brut ; lorsque le raffinage devint une industrie, le Gouvernement, par un arrêté du 21 janvier 1684, interdit aux colonies cette fabrication, afin d'en assurer les avan-

tages à la métropole ; depuis lors, tous les sucres raffinés qui se consomment dans les colonies sont expédiés de France : fait bizarre au premier aperçu, et qui constitue l'une des charges des colons dans le pacte colonial.

Malgré cette protection, l'industrie du raffineur ne prit en France que de faibles développements, et le sucre raffiné resta un article de luxe; cela provenait de l'imperfection des procédés de fabrication, des mauvais rendements, mais surtout de la concurrence que les sucres terrés fesaient aux raffinés.

L'opération du terrage dans les colonies, en épurant et blanchissant les sucres, permit de les consommer dans ce nouvel état ; ce n'était plus du brut, ce n'était pas encore du raffiné.

Les sucres terrés absorbèrent la majeure partie de la consommation française jusqu'à la révolution.

Ce produit fut frappé en l'an XI d'une surtaxe de F. 10 par 50 kilog. à l'entrée. Cette mesure, qui tendait à favoriser les usines de la métropole, eut nécessairement pour résultat d'interdire aux sucres terrés les marchés de la consommation; le second débouché qui leur restait, celui des marchés étrangers, ne tarda pas à se fermer aussi par suite des événements politiques; en sorte que cette fabrication fut frappée d'un coup mortel dont elle ne put jamais se relever : le principe de la surtaxe sur le sucre terré n'a pas cessé d'être maintenu, et c'est encore là une charge pour les colons; quant aux débouchés exté-

rieurs, ils sont demeurés fermés aux produits de nos colonies, parce qu'elles produisent à un prix trop élevé.

Sous l'ancien régime, Marseille avait une large part dans le commerce des sucres; mais l'ère impériale interrompit toute communication entre notre port et les colonies; le commerce et le raffinage des sucres furent complétement anéantis jusqu'au rétablissement de la paix.

La restauration se préoccupa de cette question; elle songea d'abord aux intérêts du trésor en imposant les sucres bruts à F. 49 50 les 100 kilog. Nos possessions d'outre-mer venaient de nous être rendues; elles avaient eu leur contingent dans les calamités de la France, il fallait bien essayer de cicatriser leurs plaies; aussi la velléité de liberté commerciale exprimée par l'ordonnance du 23 avril 1814, fit bientôt place au système des tarifs protecteurs sanctionnés par la loi du 17 décembre de la même année : c'était justice. Accepter la restitution de nos colonies, c'était renouveler le pacte colonial avec toutes ses conséquences. Les sucres étrangers furent d'abord frappés d'une surtaxe de F. 20 par 100 kilog.; cette surtaxe éprouva diverses variations et fut portée en 1822 à F. 50 par 100 kilog.

Vint le tour des raffineries; on établit une surtaxe de F. 30 par 100 kilog. sur les sucres terrés de nos Antilles. Enfin, dans l'intérêt des colonies, des raffineries et du commerce d'exportation, mais au détri-

ment du trésor, on établit à l'exportation des raffinés une prime qui fut élevée jusqu'au chiffre de F. 120 par 100 kilog.

Les principes qui présidèrent à ces dispositions sont à l'abri de toute critique; mais on ne peut en dire autant de leur application qui fut toujours exagérée, tantôt dans un sens, tantôt dans un autre, de manière à ne jamais maintenir un équilibre satisfaisant entre les divers intérêts mis en jeu.

C'est ainsi que le chiffre évidemment trop élevé des droits de douane sur les sucres français sacrifiait aux exigences du trésor l'intérêt du consommateur, et nuisait aux colonies et au commerce des sucres, en entravant la consommation et par suite la production.

D'un autre côté, la surtaxe exorbitante imposée aux sucres étrangers, en créant un monopole au profit des colons, avait l'inconvénient très-grave de maintenir la fabrication du sucre colonial dans un état d'imperfection qui aboutissait à imposer à la métropole des produits de basse qualité et de prix élevé; il est vrai que la métropole a pris plus tard une large revanche au moyen des sucres de betteraves.

Enfin, les primes excessives qui furent accordées aux exportations des raffinés, combinées avec la surtaxe des sucres étrangers, eurent pour conséquence d'assurer le monopole de l'exportation à nos sucres coloniaux qui avaient déjà celui de la consommation; mais, simultanément la consommation française eut à souffrir de la concurrence des exportations, et les sa-

crifices du trésor, devenus chaque jour plus considérables, atteignirent en 1842 le chiffre de F. 18,000,000.

Comme on le voit, il y avait peu d'ensemble et de pondération entre les divers intérêts engagés; aussi l'industrie sucrière fut-elle tourmentée depuis 1814, par une série de perturbations dans lesquelles le sucre indigène a joué le plus grand rôle, et il faut bien le reconnaître, le gouvernement manqua souvent d'intelligence et de résolution pour apporter remède au mal.

La surtaxe des produits étrangers et la prime des raffinés maintinrent les sucres à un taux énorme jusqu'en 1823; pendant cette période, la moyenne des prix courants sur les marchés coloniaux est de F. 1 le kilog.; en 1822, les sucres se vendaient en France à F. 106 les 50 kilog. L'élévation de ces taux tendit à accroître d'un côté la production et de l'autre à diminuer la consommation; deux causes, qui, réunies, opérèrent une crise sur les prix de cette denrée. En juillet 1824, les bruts coûtaient en France F. 65 les 50 kilog., c'est-à-dire F. 41 de moins qu'en 1822; néanmoins les prix se relevèrent sous la double influence de la prime et de la surtaxe.

Deux événements majeurs ne tardèrent pas à compromettre l'existence de nos colonies; nous voulons parler 1° de la suppression de la prime remplacée par un simple drawback; 2° de l'apparition du sucre de betteraves.

Le système des primes avait porté ses fruits; grâce à cette excitation factice, l'exportation s'était dévelop-

pée dans une progression rapide, et la fraude était venue encore augmenter les pertes du trésor : le Gouvernement, effrayé avec raison des tendances d'un pareil système, mit un terme aux soustractions dont il était victime ; par la loi du 26 avril 1833, il convertit la prime en une simple restitution des droits perçus, et fixa le rendement à 70 °/₀ pour les raffinés, et 73 °/₀ pour les lumps et tapés.

Cette détermination, quoique brusque et compromettante pour les colonies, était nécessaire ; peut-être aurait-on mieux fait d'arriver à ce résultat en ménageant la transition ; mais enfin, le Gouvernement ne pouvait être blâmé d'arrêter la dilapidation de ses finances.

Effet presque inévitable des réactions : on dépassa le but ; le rendement de 70 °/₀, déjà trop élevé surtout pour cette époque, fut porté au chiffre de 75 °/₀ par l'ordonnance du 8 juillet 1834, et ce fut seulement en 1388 qu'il fut réduit à 70 °/₀.

L'exportation des sucres raffinés fut anéantie pour toutes les raffineries de France, en exceptant toutefois celles de Marseille qui n'en reçurent pas moins un coup terrible.

La substitution du drawback à la prime favorisa l'emploi des sucres étrangers; sous le régime de la prime, cet emploi était à peu-près impossible à cause de la surtaxe qui augmentait d'autant le coût du sucre brut à l'acquitté, et parce que, dans le paiement de la prime, il n'était fait aucune distinction entre les raf-

finés fabriqués avec des sucres français et ceux provenant de sucre étranger soumis à la surtaxe. D'où il résulte que les sucres étrangers ne pouvaient être fondus par nos raffineurs que dans le cas où les prix des deux produits à l'acquitté parvenaient à se niveler.

Lorsque le drawback vint remplacer la prime, tout fut changé; le sucre étranger devant jouir de la restitution intégrale des droits payés, la question de surtaxe devint insignifiante en ce qui concernait l'exportation des raffinés : aussi, depuis cette époque, les sucres étrangers ont eu le privilége de pourvoir aux besoins de l'exportation, à cause de l'infériorité de leur coût, et les produits de nos colonies se trouvèrent reduits à l'alimentation de la France. Mais sur ce terrain, le sucre colonial devait rencontrer un ennemi formidable dans la betterave.

Nous allons esquisser rapidement l'histoire de cette lutte, où les plus grands intérêts prirent parti et se divisèrent en deux camps.

D'un coté les colonies, les armateurs, la marine militaire, le trésor public, les raffineries des ports et une foule d'industries secondaires.

De l'autre, les fabricants de betteraves, les grands propriétaires, l'agriculture, les éleveurs de bestiaux, les inventeurs de procédés, les agioteurs et les créateurs de compagnies en actions.

Au milieu de ce conflit, Marseille se rangea naturellement sous la bannière coloniale ; les raffineurs de notre ville désabusés par la chute de toutes les sucre-

ries de betteraves qui avaient tenté de s'établir dans le midi de la France, craignirent avec raison de manquer de matière première et de voir s'anéantir leur industrie.

Le sucre de betteraves est né du blocus continental, cette gigantesque utopie qu'enfanta l'Empereur dans sa haine pour l'Angleterre. Ses progrès furent lents dans le principe, à cause de l'imperfection des procédés de fabrication. La protection spéciale de l'Empire lui manqua presqu'à son début et la restauration, en rappelant de l'exil les produits des tropiques, parut étouffer dans son berceau cet enfant du génie national.

Toutefois l'enfant ne mourut point; un petit nombre de savants et d'industriels avaient continué leurs études avec une courageuse persévérance; la culture de la betterave fut améliorée, et lorsque les appareils à cuire dans le vide et par la vapeur, ainsi que les filtres Dumont et l'emploi du noir en grain eurent été appliqués à la fabrication du sucre indigène, un élan immense fut tout-à-coup imprimé à cette industrie : ce fut en 1828 que se manifesta, d'une manière sensible, une production dont les progrès devinrent prodigieux.

Pour donner une idée des termes de cette progression, il suffira de dire qu'en 1825 la production fut de Kil. 2,000,000, et de 50 millions en 1838. Lorsqu'en 1828, une production de cinq millions de kil. commença à fixer l'attention sur cette découverte, chacun se demanda quel rôle allait jouer ce nouveau personnage, et les intérêts opposés prirent position. Il

était facile de prévoir ce qui devait advenir, et quelques hommes sages ne craignirent pas de dire hautement qu'il fallait supprimer, dès son origine, une industrie qui s'était développée artificiellement à l'ombre d'une protection exorbitante; mais la voix du bon sens fut étouffée par les cris d'enthousiasme; jamais l'esprit français ne poussa plus loin l'imprévoyance et l'engouement. L'administration elle-même fut débordée par le torrent qu'elle n'eut pas le courage d'arrêter, bien qu'elle eût la conscience de tout le mal que préparait l'avenir.

L'Angleterre agit moins légèrement; lorsque le sucre de betteraves voulut faire son apparition dans ce pays, on le prévint qu'il serait traité comme son similaire exotique, et qu'il aurait à payer les mêmes droits; il se le tint pour dit et ne reparut plus.

Le Gouvernement de juillet avait hérité des fautes de la restauration. Les embarras et les difficultés qui assiégèrent la nouvelle administration ne lui permirent point de songer à guérir un mal qui n'était point son ouvrage. Cependant le trésor souffrait et les ports de mer commençaient à murmurer. En 1832 l'administration demanda aux Chambres une taxe de F. 5 par 100 K. sur le sucre indigène; cet essai fait avec timidité fut repoussé avec colère; néanmoins le principe de l'impôt était posé et l'industrie prévenue.

En 1833 et 1834 le mal fit des progrès rapides; dans cette dernière année la production est déjà de

K. 13,000,000, et l'on se rappelle que la suppression de la prime avait fait refluer la totalité des sucres coloniaux sur les marchés de consommation : la lutte des deux produits devint désastreuse.

Le Gouvernement alarmé d'une concurrence qui mettait en question l'existence des colonies, proposa en 1836, mais toujours sans succès, une taxe sur le sucre indigène.

Le système de l'impôt avait été adopté par le conseil des Ministres, non moins dans l'intérêt des colonies que dans celui du trésor dont les pertes s'élevaient déjà en 1836 à 83 millions; en 1843 elles atteignirent le chiffre de 170 millions.

La résistance aveugle de la Chambre des Députés força l'administration à recourir à un autre palliatif. En 1837 une loi de dégrèvement fut présentée; les colonies en auraient retiré un avantage certain, mais le trésor aurait eu un vide à combler ; ce fait matériel n'échappa point à la Chambre des Députés; la discussion changea les dispositions de cette assemblée qui revint d'elle-même au système de l'impôt, pour éviter un déficit dans les revenus de l'Etat : la taxe fut votée à une voix de majorité.

Les conséquences de cette loi furent ruineuses : en accordant au sucre indigène une année de sursis, elle provoqua une production exagérée qui détermina, dans les prix des sucres, une baisse jusqu'alors sans exemple; on achetait en France les sucres au prix de revient, en sorte que colons, négociants, armateurs et raffineurs firent des pertes énormes.

D'un autre côté, le chiffre de l'impôt était trop faible pour rétablir l'équilibre entre la production et la consommation ; le sucre indigène, dont la fabrication se perfectionnait chaque jour, puisa dans la protection même de l'impôt une nouvelle énergie et compliqua d'autant la situation.

A cette époque, il n'était plus permis de se faire illusion sur les effets de la rivalité des deux industries; il fallait opter entre les colonies et les fabriques indigènes, et, par une mesure vigoureuse et décisive, couper le mal à sa racine; on aurait évité bien des désastres.

La loi de 1837 ne tarda pas à porter des fruits amers; la lutte des produits similaires devint plus acharnée; les colonies se trouvèrent dans un tel état de détresse que les Gouverneurs autorisèrent l'exportation pour tous les pays, et qu'une ordonnance dégreva les sucres des colonies de F. 13 90 par 100 kil.

La loi du 3 juillet 1840 améliora un peu la situation dans l'intérêt du trésor; elle rétablit les anciens droits sur les produits coloniaux ; elle porta le chiffre de la taxe des sucres indigènes à F. 27 50, et, pour favoriser l'exportation, elle abaissa à 70 °/₀ le rendement des raffinés.

Cette nouvelle taxe fut encore insuffisante; la production indigène n'en fut que faiblement diminuée, puisque la campagne de 1841 et 1842 produisit encore K. 32,000,000.

Les choses en étaient arrivées à ce point, que la coexistence des deux industries fut reconnue impossi-

ble : il fallait se prononcer entre les intérêts coloniaux et la fabrication de la métropole ; le débat fut long et solennel ; tous les intérêts furent entendus : les colonies invoquèrent l'exécution du pacte qui les unit à la France, et en faisant valoir les charges du contrat, elles demandèrent le maintien des avantages réciproques. La navigation marchande, les raffineries, les grandes pêches, la marine militaire fournirent leurs conclusions ; tous demandèrent la destruction d'une industrie parasite et fertile en désastres.

D'autre part, le sucre de betteraves, escorté de ses satellites nationaux, prétendit qu'on ne pouvait le frapper d'un nouvel impôt sans commettre une injustice ; on n'avait pas le droit de proscrire une industrie qu'on avait encouragée par les lois antérieures; selon les uns, mieux valait sacrifier des colonies onéreuses à la France; d'autres demandèrent une indemnité; quelques fabricants, placés dans d'heureuses conditions, préféraient l'égalité de l'impôt à l'interdiction, même avec rachat.

Au milieu de ce conflit de prétentions contraires, la tâche du Gouvernement était hérissée de difficultés. Comment équilibrer tant d'intérêts divergents ? Le système de l'indemnité sans interdiction était un palliatif illusoire; celui de l'interdiction avec rachat créait un précédent détestable et ouvrait la porte à des réclamations infinies, qui n'auraient pas manqué de se produire chaque fois qu'un changement de législation aurait pu léser quelques intérêts particuliers ; le Gou-

vernement aurait aliéné sa liberté d'action. Abandonner les colonies était une idée sauvage qui ne fut pas même mise en question ; la péréquation des droits était la mesure la plus impartiale et la plus conciliante : elle prévalut. La loi des 2 et 4 juillet 1843 en consacra le principe; mais afin d'en atténuer les conséquences pour le sucre indigène, il fut décidé que le nivellement des droits ne s'opérerait que dans le cours de quatre années, et à raison d'une augmentation de F. 5 par 100 kil. par an, à partir du 1er août 1844.

Il faut bien le reconnaître ; dans la position difficile où le Gouvernement était placé, il a pris le parti le plus sage, mais la lutte est loin d'être finie. Le phénix renaîtra de ses cendres. Les perfectionnements dont s'enrichit chaque jour le sucre indigène, joints aux imperfections de l'exercice, permettront à l'industrie nationale non-seulement de vivre, mais encore de progresser dans certaines localités, plus particulièrement favorables à la culture de la betterave.

Le devoir des colonies est de ne point s'endormir dans une aveugle sécurité; elles doivent redoubler d'activité et de soins pour améliorer la fabrication du produit sur lequel repose leur existence; qu'elles mettent à profit les découvertes de la science, et elles trouveront de nouveaux trésors dans la richesse de la canne.

Le sucre indigène n'a pas été la seule cause de la décadence de nos colonies; l'abolition de la traite et l'émancipation des esclaves dans les possessions anglaises, en augmentant le prix de la main d'œuvre, ont

considérablement élevé les frais de revient. Nous n'avons rien à dire contre l'abolition de la traite; au point de vue de la morale et de la religion ce trafic doit être repoussé ; mais nous nous permettrons quelques réflexions sur la nécessité de conserver à nos colonies des travailleurs nègres pour la culture de la canne à sucre.

On ne saurait nier que la question des nègres n'ait été constamment dominée par l'influence anglaise, et il n'est peut-être pas sans intérêt de mettre à nu l'arrière-pensée de la Grande-Bretagne.

La première et constante ambition de cette nation puissante a été de conquérir l'empire des mers ; pour arriver à ce but, elle a successivement anéanti toutes les marines qui pouvaient lui porter ombrage ; sa main incendiaire s'est étendue sur les vaisseaux du Portugal, de l'Espagne, de la Hollande et du Dannemarck ; elle songeait aux moyens de faire subir le même sort à la marine française, lorsque la république et l'empire vinrent la seconder dans cette pensée homicide, de manière à dépasser ses espérances. A la restauration, la France était sans vaisseaux ; toutefois l'Angleterre ne pouvait se flatter que nos chantiers chômeraient toujours ; elle prit donc tous les moyens pour comprimer notre force d'expansion ; le plus infaillible était la ruine des colonies. Pour opérer cette œuvre machiavélique, il suffisait de supprimer les bras des nègres ; aussi se mit-elle à prêcher une croisade pour l'abolition de la traite ; jamais la phraséologie philan-

tropique n'étala de plus beaux sentiments ; c'était édifiant de la part d'une nation qui laisse mourir de faim le quart de sa population ; il est vrai qu'en revanche elle a aboli la traite, émancipé les nègres, et procuré aux Chinois les délices ineffables de l'opium.

L'Europe entière, la France en tête, se laissa entraîner, moitié par conviction et moitié par faiblesse : la traite fut abolie ; ce n'était là que le début. Pour rendre la mesure efficace, les Anglais inventèrent le droit de visite : on connaît l'exploitation qui en découla ; la supériorité numérique des croisières anglaises leur donna le monopole de la surveillance du littoral Africain. La traite était devenue un commerce de contrebande qui, dans le principe, se maintint sur une assez grande échelle ; les croiseurs anglais saisissaient un bon nombre de négriers dont ils transportaient les cargaisons dans leurs propres colonies ; pouvaient-ils abandonner ces pauvres nègres qui les suppliaient à genoux de ne point les rendre à leur patrie où ils n'auraient pas manqué d'être égorgés ? De cette manière, l'Angleterre avait les nègres et la gloire, c'était au mieux. Nos colonies manquaient de bras, et les colonies anglaises en regorgeaint. Mais peu à peu les négociants se lassèrent de faire la traite au péril de leur vie et pour le compte d'Albion ; d'un autre côté, notre voisine trouvait que la ruine de nos colonies ne marchait pas assez vite ; c'est alors qu'elle eut recours à un nouveau procédé philonègre, celui de l'émancipation. Elle abolit l'esclavage dans ses posses-

sions et conféra extensivement la liberté à tout nègre qui mettrait le pied sur son territoire. Elle s'imagina que les travailleurs allaient déserter nos Antilles ; le calcul était bon, mais il réussit peu ; les nègres français ne lurent point les proclamations britanniques, et en général ils restèrent chez leurs maîtres.

Les Anglais se trouvèrent pris dans leurs propres filets ; ils eurent des nègres libres et nous gardâmes nos esclaves ; ils ne tardèrent pas à recueillir les fruits de leurs manœuvres : les noirs affranchis se montrèrent fort peu reconnaissants, et ne voulurent plus cultiver la canne à sucre. Que faire en pareille occurrence ? Albion est fertile en ressources ; elle inventa les engagements volontaires. Nous ignorons jusqu'à quel point peut être vrai ce que l'on raconte de cette nouvelle découverte ; nous ne pouvons croire qu'un peuple sérieux puisse recourir à de pareilles momeries ; nous sommes convaincus, au contraire, que les Anglais trouvent des nègres qui consentent spontanément à s'expatrier, et nous engageons fortement les colons français à imiter cet exemple.

Cette digression n'est point un hors-d'œuvre ; le commerce des sucres s'appuie principalement sur la prospérité des colonies ; mais il a d'autres bases essentielles, telles que la consommation, les sucres étrangers et les raffineries. Nous allons examiner successivement ces divers points.

Jusqu'ici nous avons considéré le sucre au point de vue de la production ; il nous reste à l'étudier sous le rapport de la consommation.

Pendant le cours de ces longs débats, dont nous avons rendu compte, le Gouvernement ne s'est jamais préoccupé des intérêts du consommateur, et pourtant le consommateur c'est tout le monde.

La consommation du sucre en France est entravée par la trop grande élévation des prix qui tient elle-même à deux causes : 1° la production coûteuse des colons; 2° l'énormité des droits de douane.

Les colons produisent à des prix élevés, parce qu'ils manquent de capitaux et de bras, et parce que leur fabrication est très-arriérée; nous avons indiqué quelques remèdes à ces inconvénients; mais il ne faut pas s'attendre à des progrès rapides de ce côté. L'emploi des appareils à cuire dans le vide et par la vapeur qui, seuls, peuvent tirer la fabrication coloniale de l'ornière où elle se traîne, et lui permettre la lutte avec la fabrication indigène, exige un matériel de mécaniques coûteuses et compliquées, et un personnel d'ouvriers expérimentés. Il ne suffit donc pas d'implanter un nouveau système de fabrication, il faut encore l'accompagner de tous les accessoires indispensables à son confectionnement. Or, tout cela ne s'improvise point et rencontre des difficultés de temps et d'argent, qui, jusqu'à ce jour, n'ont pu être surmontées.

La seconde cause du prix élevé des sucres provient de l'énormité des droits de douane qui sont évidemment hors de proportion avec le coût de la matière imposée, puisqu'ils en doublent presque la valeur.

Il est incontestable qu'une exagération de tarif est

toujours une mauvaise mesure d'économie publique, en ce qu'elle entrave la consommation, et nuit ainsi non-seulement au consommateur, mais encore au producteur et souvent même au trésor.

C'est une erreur de penser qu'une matière imposable puisse être taxée indéfiniment ; il n'y a qu'un point où l'impôt produit tout ce qu'il est susceptible de rendre. Au-delà de cette limite, la consommation décroît dans une progression plus rapide que le résultat de la taxe.

La réforme postale en Angleterre a démontré la vérité de ce principe dans sa plus large extension. Les expériences que sir Robert Peel a tentées si heureusement depuis quelques années dans la réduction des droits de douane ne laissent aucun doute sur l'infaillibilité de cette doctrine. Ce n'est plus aujourd'hui une simple théorie, mais un fait accompli.

Nous n'hésitons pas à affirmer qu'une réduction raisonnable, dans la taxe des sucres, aurait pour effet d'accroître la consommation de cette denrée, et d'offrir ainsi un aliment nouveau à la double production coloniale et indigène. Nous sommes, en outre, convaincus que le trésor trouverait, dans ce surcroît de demande, une compensation plus que suffisante pour le couvrir du sacrifice momentané, et du déficit apparent qu'il se serait imposé.

Que l'on consulte les documents officiels, émanés de l'administration anglaise, et l'on reconnaîtra que la réduction des impôts effectuée sur une foule d'artiticles,

loin d'être une cause de perte, a au contraire amélioré la situation financière du pays, et que les sucres, spécialement, ont donné par suite de l'abaissement du tarif quelques augmentations sur les chiffres précédents.

En vertu de la connexité qui existe entre le sucre et le café, nous croyons qu'il est à propos de réclamer également une réduction de taxe sur cette dernière denrée. Le vœu spécial de cette réduction a été émis par le Conseil-général du commerce, et nous ne laisserons pas échapper l'occasion de motiver à notre tour la nécessité d'une pareille amélioration.

On sait que la culture du café est à peu près nulle dans nos colonies ; les faibles quantités que nous en importons peuvent à peine suffire à la dixième partie de la consommation française. Chaque année, cette exploitation diminue aux Antilles ; il nous faut donc recourir aux cafés étrangers, qui actuellement sont tous frappés de droits supérieurs à leur valeur même.

Ainsi en moyenne, les Haïti et les Rio valent à l'entrepôt 40 cent. le demi-kilog. ; les Havane 50 cent., alors que, pour mettre ce demi-kilog. à la consommation, on exige un droit de 52 cent. ¼ !

Une tarification aussi exagérée, qui n'a pas même le prétexte de la protection nationale, puisque nous manquons presque de similaires, ne saurait être maintenue plus long-temps, aujourd'hui surtout que le café peut être considéré non point comme un objet de fantaisie, mais de première nécessité. Le droit actuel est un non sens et une sorte de monstruosité commer-

ciale ; il paralyse le développement que pourrait prendre en France la consommation de cette substance précieuse, développement qui tournerait à l'avantage de notre marine marchande et de nos relations internationales.

Une réduction de 50 %, par exemple, sur les droits des cafés, permettrait à notre Gouvernement d'obtenir, des pays producteurs et notamment du Brésil, ainsi favorisés par ce dégrèvement, une réciprocité d'abaissement de tarif sur les articles français importés chez eux par nos navires nationaux. Cette mesure pourrait donc être féconde en résultats pour nos ports, aussi bien que pour nos industries manufacturières et agricoles.

Cette digression apparente tient aux entrailles mêmes de notre sujet, en ce sens que la réduction de la taxe sur le café, si elle est enfin consentie, influera d'une manière avantageuse sur la question qui nous préoccupe, la diminution des droits sur les cafés devant nécessairement en augmenter la consommation, et cet effet heureux devant, par contre-coup, entraîner un accroissement proportionnel de la consommation des sucres.

Jusqu'à présent nous avons à peine prononcé le nom de Marseille, dont les intérêts restaient confondus avec ceux des autres ports ; dans la partie suivante, consacrée à la raffinerie, notre ville se trouvera sur le premier plan, parce qu'à ce point de vue, la question sucrière se spécialise davantage et que Marseille a un rôle important qui lui est propre.

§ 2.

RAFFINERIE DE SUCRE A MARSEILLE.

Le sucre brut n'est plus aujourd'hui qu'une matière première; il est au raffiné ce que l'huile est au savon, ce que la fonte est au fer. Le sucre brut de betteraves ne peut se consommer en nature, à cause des sels qu'il contient. Le sucre brut des Antilles est à peu près sans usage aussi; on préfère les produits blonds des raffineries, qui ont avec le sucre brut une grande analogie de prix et d'emploi, et qui ont l'avantage d'être épurés; les sucres de Bourbon seuls sont quelquefois consommés à l'état brut quand ils sont d'une belle nuance et parfaitement secs.

On peut donc considérer le sucre brut comme une véritable matière première, obligée de subir les transformations du raffinage, pour pouvoir être consommée.

Une fabrication destinée à reproduire ainsi non-seulement tous les sucres nécessaires à la consommation de la France et de ses colonies, mais encore tous ceux qui servent d'aliment au commerce d'exportation, ne peut être qu'une fabrication de premier ordre.

C'est, en effet, une grande et belle industrie, par les capitaux qu'elle emploie, par la grandeur de ses établissements, par la complication de ses procédés et les applications scientifiques auxquelles elle a donné lieu, par les intérêts qu'elle fait mouvoir et les industries secondaires qui gravitent autour d'elle. La raffinerie

a beaucoup souffert de toutes les agitations qui ont tourmenté l'industrie du sucre, et depuis peu seulement elle est entrée dans une phase de stabilité qui lui avait toujours manqué. Il appartient au Gouvernement de veiller avec sollicitude sur une de nos plus intéressantes fabrications.

C'est à Marseille que fut établie la première raffinerie, vers l'an 1670; si l'on excepte les époques désastreuses de la révolution et de l'empire, cette industrie a toujours été à Marseille d'une grande importance. En ce moment elle représente le quart de la fabrication de toute la France, et seule elle exporte à l'étranger les produits de la raffinerie française; quant à l'avenir, il est plein de promesses et d'espérances.

Le raffinage est resté long-temps dans un état d'imperfection dont on se fera une idée exacte, en comparant les rendements des diverses époques à ceux que l'on obtient aujourd'hui.

En 1700, il fallait 225 livres de sucre brut pour produire 100 livres de raffiné. En 1775, les rendements étaient : 20 % de sucre raffiné blanc ; 25 % de sucre blond ; 25 % de sucre roux ; 35 % de mélasse ou déchet. Il est à remarquer qu'à cette époque les sucres bruts étaient d'une qualité bien inférieure aux produits actuels de nos colonies.

Le raffinage a peu progressé jusqu'à la restauration. Le premier perfectionnement fut la substitution du noir animal au charbon végétal ; cette découverte eut une portée immense, elle reçut son application de 1817

à 1820, elle opéra dans le raffinage une sorte de révolution; le charbon animal permit d'enlever aux sucres bruts une grande partie des matières colorantes et mucilagineuses dont ils sont chargés, et qui s'opposent à leur cristallisation, et quoique substance neutre, il fut reconnu qu'il jouait, dans l'opération du raffinage, le rôle d'un alcali et se saturait des principes acides qui accompagnent les sucres bruts, et qui tendent à se développer dans le raffinage d'une manière si funeste.

Après le noir animal vinrent les chaudières à bascule qui remplacèrent avantageusement les grandes chaudières; puis les filtres Taylor qui permirent le filtrage des sirops à une densité beaucoup plus forte.

En 1830, les rendements indiquent les bons effets de ces améliorations; 100 livres de sucre brut produisaient 40 °/₀ de raffiné, 24 °/₀ de bâtardes blanches, 14 °/₀ de vergeoises, 18 °/₀ de mélasses, 4 % de déchet. Bientôt la concentration des sirops, au moyen de la vapeur, fit faire un nouveau pas à cette industrie; enfin l'emploi du noir en grains et des filtres à la Dumon, et la concentration des sirops, au moyen des appareils à cuire dans le vide, ont porté le raffinage au point du perfectionnement actuel.

Les divers systèmes d'appareils qui furent mis en application, furent ceux d'Howard, de Roth, de Pelleton, de Brame-Chevallier et de Degrand. Il n'entre point dans notre cadre de donner des détails sur ces différents procédés : les seuls employés aujourd'hui

sent ceux d'Howard, de Roth et de Degrand, notre compatriote. L'emploi des machines vint encore simplifier le travail et diminuer les frais.

Les rendements actuels s'évaluent de la manière suivante : 58 °/₀ de raffinés, 17 °/₀ de bâtardes blanches, 8 °/₀ de bâtardes vertes, 5 °/₀ de vergeoises, 10 p. °/₀ de mélasses, 2 °/₀ de déchet. Ce n'est point là le terme où devra s'arrêter cette fabrication; les efforts réunis de la science et de la pratique augmenteront probablement encore les rendements.

La France n'eut, pendant plusieurs années, qu'une seule raffinerie, celle de Marseille; cet établissement avait obtenu la concession d'un privilége qui fut maintenu jusqu'en 1740. Lorsque ce privilége se trouva aboli, il s'établit 14 raffineries qui exportaient une grande partie de leurs produits.

Bien que le raffinage eût été interdit aux colonies pour favoriser les usines de la métropole, cependant cette industrie ne pût se développer dans de grandes proportions, à cause de la concurrence des sucres terrés qui absorbaient la presque totalité de la consommation française et des besoins de l'exportation. La quantité de sucres terrés produite par nos colonies était bien considérable; dans l'année 1755 Marseille en reçut 23,000,000 livres et en exporta 16,000,000, dont la majeure partie pour l'Italie, l'Espagne et le Levant.

Les raffineries employaient moitié sucre terré et moitié sucre brut. La plupart des raffinés et mélis étaient expediés au dehors.

Pendant le cours de la révolution et de l'empire, les raffineries de Marseille demeurèrent fermées; la paix rendit la vie à cette fabrication. La surtaxe des sucres terrés et la prime à l'exportation lui permirent de prendre une extension rapide; mais elle eut à souffrir beaucoup des crises qui frappèrent les sucres bruts et dont nous avons tracé l'histoire; le défaut d'harmonie entre la production et la consommation des sucres bruts industriellement formulé par des variations de prix désordonnées, a constamment réagi sur les raffineries; dans ces époques désastreuses, toute proportion était rompue entre les prix des matières premières et ceux des produits, et les pertes occasionnées par ces anomalies étaient encore aggravées par les craintes qu'inspirait un avenir incertain. La prime elle-même ne fut qu'un remède fictif et fut, à notre avis, un système blâmable au point de vue de tous les intérêts.

Le trésor dépensa des millions dont l'unique résultat fut de permettre aux étrangers de consommer à bas prix les produits de nos raffineries et de nos colonies; quant aux raffineurs eux-mêmes, ils n'en retirèrent pas d'autre avantage que celui d'une excitation factice qui devint un danger et un embarras, lors de l'abolition de la prime. Cet avantage était d'ailleurs moins considérable qu'il ne le paraissait. La prime étant la même pour l'exportation des produits des sucres français ou étrangers, sans distinction, les raffineurs se voyaient forcés d'employer exclusivement les sucres français, à cause de la surtaxe qui grevait les

sucres exotiques; nous avons expliqué comment les colonies, au profit desquelles tout ce système avait été organisé, avaient peu profité de ces énormes avantages.

Le drawback, qui a remplacé les primes, a le mérite de ne rien enlever à nos finances, et nous paraît convenir beaucoup mieux aux intérêts de la raffinerie et des colonies.

Ce système, en permettant l'emploi des sucres bruts étrangers pour les besoins de l'exportation des raffinés, a créé de nouvelles relations entre la France et les pays producteurs, et a ouvert ainsi un débouché aux produits de l'industrie et de l'agriculture françaises.

Mais le drawback a eu, suivant nous, un résultat non moins réel, quoique moins apparent: c'est l'introduction d'un principe de concurrence entre les produits de nos colonies et ceux de l'étranger, principe qui se vivifiera lorsque la réduction de la surtaxe rendra possible la lutte des sucres rivaux.

Malgré les souffrances que les raffineries éprouvèrent par suite des crises du sucre brut, cette fabrication se développa à Marseille, comme dans le reste de la France, avec la baisse de prix et l'accroissement de la consommation. En 1830, il existait dans notre ville dix-sept raffineries en activité, Paris en comptait vingt-cinq.

La quantité de sucres bruts fondus par les 17 raffineries Marseillaises, s'éleva à K. 10,000,000, dans l'année 1830. Aujourd'hui nous n'avons que quatre

fabriques en activité, et cependant, grâces aux perfectionnements apportés et aux avantages incontestables des grandes concentrations, la quantité de sucre brut, fondue annuellement, n'est pas moindre de 30 à 35 millions de kil.

Les deux principaux établissements de Marseille sont ceux de M. le marquis de Forbin-Janson et de MM. Grandval et Girard. Le premier peut fondre K. 78,000 de sucre par jour ; le second K. 40,000.

La raffinerie, créée par M. le marquis, se fait remarquer, non-seulement par l'étendue et l'importance de ses proportions, mais encore par la perfection de ses appareils et de ses machines ; c'est un des établissements les plus complets de ce genre.

M. de Forbin-Janson ne s'est point contenté d'être le premier raffineur de France ; il s'est fait armateur et réalise des achats de sucres bruts dans les colonies. C'est un de ces grands industriels, comme on en trouve en Angleterre, qui joignent à une fortune considérable, une merveilleuse activité pour les affaires et qui étendent constamment le rayon de leurs entreprises.

Dans le moment où nous écrivons ces lignes, M. de Forbin vient d'agrandir encore sa position industrielle par l'acquisition de l'établissement de MM. Grandval et Girard. Le courageux sexagénaire a foi dans l'avenir de Marseille, il a raison ; avec cet intelligent industriel, nous pensons que les progrès de la raffinerie locale sont loin d'avoir atteint leur dernière limite ; nous esti-

mons, comme lui, que cette riche fabrication ne tardera pas à prendre l'extension que lui assure l'admirable position géographique de notre ville. Pour cela, il faut deux conditions principales : la première c'est de ne jamais manquer de sucre matière, la seconde c'est de pouvoir jouir de tous nos débouchés naturels.

Les mesures les plus efficaces pour assurer à la raffinerie l'aliment nécessaire à ses besoins, sont la diminution des droits sur les sucres français, et surtout l'abaissement de la surtaxe des sucres étrangers.

Les débouchés des raffinés sont de deux sortes : 1° la consommation intérieure de la France, 2° l'exportation. La consommation est limitée par son rayon, placé lui-même sous la dépendance des autres raffineries de France.

Dans l'état normal, les produits des raffineries Marseillaises vont jusqu'à Lyon ; mais dans les époques de crise et d'engorgement, ils s'expédient jusqu'à Paris.

Généralement les deux tiers de nos raffinés sont absorbés par la consommation ; néanmoins ce n'est point sur ce débouché que repose l'avenir de la fabrication marseillaise. C'est sur l'exportation qu'elle doit compter pour prendre les proportions qu'elle a le droit d'espérer ; le développement de nos possessions d'Afrique lui assure déjà un débouché considérable ; mais ce qu'il lui faut, c'est l'approvisionnement de tout le bassin de la Méditerranée, champ immense qui, jusqu'à ce jour, lui a été disputé et presque fermé

par des causes, purement accidentelles, que nous aurons l'occasion d'examiner dans notre troisième partie.

§ 3.

EXPORTATION DES PRODUITS DES RAFFINERIES MARSEILLAISES.

L'exportation des sucres raffinés a pris naissance à Marseille avec la première raffinerie ; si l'on excepte la consommation locale, tous les produits de ces précoces établissements étaient exportés à l'étranger ; c'était la conséquence de la franchise de notre ville, qui, par une fiction douanière, était territoire étranger. Lors de la révocation du privilége accordé à la première raffinerie, l'exportation s'accrut avec le nombre et l'importance des fabriques : cependant les sucres terrés de nos colonies approvisionnèrent la plus grande partie des marchés étrangers ; en 1755, les expéditions de notre port, en sucre terré, s'élevèrent au chiffre de 16,000,000 de livres, tandis que l'exportation des sucres raffinés fut seulement de 700,000 livres.

En 1786, nos raffineries obtinrent le transit pour la Suisse avec une prime de quatre livres par quintal, et la restitution des droits du domaine d'Occident. C'était ajouter à nos produits un débouché important, et poser des principes qui, depuis, furent si heureusement appliqués.

En 1789, la fabrication des sucres terrés dans nos colonies avaient déjà perdu de son importance; toutefois, Marseille recevait encore à cette époque une quantité à peu près égale de terrés et de bruts.

La période révolutionnaire, en bouleversant les conditions politiques des principaux états de l'Europe, apporta de profondes modifications aux relations commerciales : la paix générale rétablit, il est vrai, la production coloniale, mais tout était changé. Pendant le chômage de nos possessions, les colonies étrangères avaient fait des progrès d'autant plus sensibles, qu'elles étaient délivrées de la concurrence française; aussi, tous les marchés alimentés jadis par nos sucres terrés nous furent irrévocablement fermés; les sucres Havane avaient remplacé les Martinique et les Guadeloupe; la France seule demeura ouverte à nos produits, mais la fabrication du sucre terré de nos colonies fut anéantie par la surtaxe.

La loi du 8 floréal an XI posa les premiers principes de la législation qui a régi jusqu'à ce jour l'industrie générale des sucres. Les bases de cette loi, regrettables sous divers rapports, méritent d'être constatées.

Les sucres bruts de nos colonies furent imposés à F. 30 les 100 kil. Ce chiffre, préférable à celui de F. 49 50 concilia tout à la fois les intérêts du trésor, du producteur et du consommateur.

La surtaxe des sucres terrés était de F. 20 par 100 kil. La surtaxe des sucres étrangers fut fixée à

F. 15 par 100 kil. ; ce taux un peu trop élevé valait bien mieux cependant que ces droits prohibitifs établis plus tard et figurant encore dans la législation actuelle.

Enfin, la prime de F. 50 par 100 kil. de sucres raffinés exportés équivalait, à peu près, au remboursement des droits français ; mais là se trouvait le vice du système des primes que nous avons déjà signalé ; la prime étant la même pour les produits des sucres français que pour ceux des sucres étrangers, il y avait impossibilité pour la raffinerie d'employer ces derniers à cause de la surtaxe. Après la restauration, la raffinerie marseillaise semblait appelée à approvisionner exclusivement la Suisse et tout le bassin Méditerranéen ; mais elle rencontra des adversaires dont les moyens d'action, quoique précaires et factices, n'en furent pas moins redoutables.

Les sucres Havane s'étaient substitués aux sucres terrés de nos Antilles ; les produits des raffineries anglaises avaient envahi tous les marchés, conséquence naturelle du blocus continental. Pendant que la raffinerie française, privée de matière première, était réduite à demander à la betterave, à la châtaigne, au raisin et à la figue, quelques misérables contrefaçons du sucre, l'Angleterre, regorgeant de produits coloniaux, avait perfectionné ses procédés, amélioré ses rendements, et donné à sa fabrication des proportions vraiment gigantesques.

Au retour de la paix, la France ne fut pas capable de lutter sur les marchés étrangers ; elle rencontra des

difficultés insurmontables dans la supériorité des produits anglais et hollandais, protégés, en outre, par une forte prime. Ce fut seulement en 1826, et au moyen d'une protection de F. 120 par 100 kil., que les raffinés français purent engager la lutte; depuis cette époque jusqu'en 1832, l'exportation s'accrut dans une progression rapide. Les sacrifices du trésor étant devenus trop considérables, la prime fut convertie en drawback. Dans cette période de six ans, le chiffre de l'exportation s'était élevé de K. 3,300,000 à 7,000,000 dont Marseille seule pouvait compter la moitié.

L'abolition de la prime devait infailliblement suspendre l'exportation des raffinés français; pour s'en convaincre, il suffit d'apprécier les conditions respectives de la fabrication française, anglaise et hollandaise. A cette époque, le système du drawbak avait donné à nos raffineries la faculté de fondre des sucres étrangers pour l'exportation; mais l'Angleterre et la Hollande, par suite de l'économie de leur navigation, payaient ces mêmes sucres moins cher que la France: ces nations avaient de plus la supériorité de la main d'œuvre et des procédés; enfin, un avantage beaucoup plus important que tous les autres assurait aux produits anglais et hollandais le monopole de l'exportation : nous voulons parler de la prime dont ces produits continuaient à jouir, et qui équivalait à un drawback calculé sur un rendement de 58 p. °/₀ pour les hollandais, et de 60 p. °/₀ pour les anglais, tandis que

le drawback français était calculé sur un rendement de 75 p. °/₀.

L'abolition de la prime porta un coup mortel à l'exportation française ; nos ports de l'Océan, qui exportaient dans le nord de l'Europe, ne purent soutenir le choc, et depuis lors cette nature de débouchés a été irrévocablement perdue pour eux ; aujourd'hui, ces ports n'expédient que des quantités insignifiantes pour les colonies françaises.

Marseille se trouva dans une position exceptionnelle ; ses envois ne furent que réduits ; elle conserva accidentellement certains débouchés qui s'élargirent à la faveur de quelques circonstances particulières.

La faculté de pouvoir employer les sucres étrangers, l'avilissement que subirent les prix des sucres coloniaux par suite de la concurrence de la betterave, l'exubérance des matières premières qui se fit sentir en France, furent autant de faits occasionnels qui permirent aux raffineries de Marseille de soutenir un peu la concurrence anglaise, hollandaise, belge et américaine ; l'exportation de nos raffineries augmenta progressivement, sans pouvoir jamais atteindre, toutefois, le chiffre de 1832 (kil. 7,000,000) ; celui de 1844 n'a guère dépassé kil. 6,000,000.

Après la crise de 1838, la taxe imposée aux sucres indigènes releva les prix des bruts ; elle paraissait devoir replacer l'exportation dans les conditions défavorables d'où elle n'était sortie que provisoirement,

lorsqu'un événement imprévu vint améliorer la position : les Anglais et les Hollandais, fatigués d'absorber des millions pour le soutien d'une seule industrie, changèrent les bases du drawback des raffineries; le rendement anglais fut porté à 68 p. °/₀, et le rendement hollandais à 66 p. °/₀. Cette circonstance heureuse, jointe à la réduction française (70 p. °/₀ pour les raffinés, et 73 °/₀ pour les lumps et tapés) releva un peu notre raffinerie que favorisèrent aussi le développement de la colonie algérienne et ses tarifs protecteurs; actuellement notre ville exporte de 6 à 7 millions de kil.

Sans doute, une pareille exportation paraîtra d'une bien mince importance, si l'on jette les yeux sur l'immense étendue des débouchés qui sont du domaine de Marseille; depuis la Suisse et la Sardaigne jusqu'à l'empire de Maroc, en parcourant le bassin méditerranéen.

C'est que les produits de Marseille rencontrent partout la concurrence des sucres hollandais protégés par un drawback avantageux, et par la faculté d'exporter leurs sucres non étuvés, ce qui augmente encore la valeur de la prime dont ils jouissent. Cette concurrence est aujourd'hui, sans contredit, la plus sérieuse pour nos produits; les Anglais, les Belges et les Américains ont considérablement diminué leurs exportations.

On conçoit très-bien que les produits hollandais alimentent les marchés du Nord de préférence aux

produits français; mais qu'ils aient un avantage en Suisse et dans la Méditerranée, c'est anormal.

Le moment n'est pas éloigné où la Hollande, reconnaissant toute la duperie de son système de prime, se lassera de gaspiller des millions pour donner à une seule industrie une excitation factice qui, au point de vue même de l'intérêt protégé, a eu les plus regrettables résultats. En effet, dans les entrepôts de Gênes, de Livourne et de Trieste, les raffinés hollandais, première qualité, se sont vendus pendant long-temps au prix de F. 30 les 50 kil., c'est-à-dire moins cher que ne valaient les bruts dans les entrepôts de France.

Lorsque la Hollande aura réduit le drawback à la simple restitution des droits véritablement perçus, elle pourra conserver l'approvisionnement des contrées septentrionales; mais la Suisse, l'Allemagne, la Russie méridionale, l'Italie, le Levant et l'Afrique s'alimenteront, de toute nécessité, avec nos produits.

Et qui pourra tracer les limites de pareils débouchés? Tous ces pays, dépourvus à la fois de colonies et de raffineries, seront tributaires de la fabrication marseillaise.

Ce n'est point la raffinerie seulement qui recueillera les fruits de ce développement immense; avec l'exportation des raffinés, augmenteraient nécessairement l'importation en France des sucres étrangers et les débouchés de nos produits agricoles et manufacturés.

Marseille ne serait point la seule à profiter de cette nouvelle conquête; les autres ports, et notamment ceux de l'Océan, Bordeaux, Nantes, le Hâvre, en auraient leur part; les raffineries du reste de la France en retireraient aussi un grand avantage, car la faculté qu'elles ont d'employer des sucres étrangers pour la consommation, augmenterait avec l'exportation marseillaise; ceci mérite quelques mots d'explication, pour n'avoir pas l'air d'un paradoxe.

Les ports que nous venons de citer font, de temps immémorial, le commerce en grand des sucres bruts étrangers; Marseille, au contraire, n'en reçoit que des quantités peu considérables; d'autre part, elle est la seule ville de France qui exporte des raffinés; or, on sait que les raffineries ont convenance à employer les sucres étrangers, à cause de l'économie qu'ils donnent; d'où il est facile de conclure que la fabrication marseillaise permet seule de fondre les provenances étrangères; logiquement donc, tous les sucres arrivant en France, ailleurs qu'à Marseille, devraient être transbordés pour ce dernier port, afin d'être mis à la disposition des seules raffineries qui puissent en avoir l'emploi.

Le transbordement et la circulation matérielle des sucres, qui paraissent au premier aspect inévitables, ont été remplacés par une circulation fictive à la manière des lettres de change, au moyen de la vente et de la négociation à ordre des quittances de douane des sucres étrangers : les conséquences de ce système in-

génieux sont faciles à saisir ; les sucres étrangers, qui arrivent dans les ports de l'Océan par navires français, sont acquittés et fondus dans les raffineries alimentées par ces ports ; mais, au préalable, ces industries s'assurent les moyens de rentrer dans les débours de la surtaxe, en vendant les quittances de douane aux raffineurs marseillais, qui ont la possibilité d'en obtenir le remboursement au moyen de l'exportation de leurs produits ; et comme les sucres étrangers coûtent moins que les sucres français, les raffineurs qui ont fondu les premiers peuvent faire sur le prix des quittances un sacrifice égal à la différence des coûts, en tenant compte, toutefois, de la différence de qualité. En effet, les quittances de douane se vendent toujours avec une perte équivalente au bénéfice qui résulterait de l'emploi des sucres étrangers, si la surtaxe n'existait point. Cette perte a subi les plus grandes fluctuations ; pendant long-temps elle a été de 12 à 13 fr. par 100 kil. Néanmoins, depuis plus d'un an les prix des sucres exotiques a atteint ceux de nos colonies ; les quittances de douane se sont vendues presque au pair.

Depuis que notre ville a le monopole de l'exploitation des raffinés français, il s'est établi entre nos raffineurs et leurs collègues de France des relations obligées, qui ont pris une extension réglée par l'importance de l'exportation Marseillaise ; on conçoit, dès lors, la solidarité d'intérêts qui existe non-seulement entre toutes les raffineries, mais encore entre ces éta-

blissements et la navigation française. L'exportation est ce qui donne la vie à l'industrie des sucres à Marseille, et en réfléchissant à ce que nous venons de dire, on se convaincra que l'avenir de toute la raffinerie repose sur le développement de l'exportation de notre ville.

Le Gouvernement, qui est le protecteur né de toutes les industries, doit veiller attentivement sur le sort des raffineries, et ne rien négliger pour accroître l'exportation de Marseille ; on a vu que l'administration était pénétrée de cette vérité, lorsqu'elle créa le système des primes ; nous sommes loin de prétendre que l'on doive revenir à un état de choses que nous avons blâmé ; mais nous appellerons de tous nos vœux les mesures qui nous paraîtront propres à faciliter le développement de l'exportation ; le Gouvernement devra user de toute son influence pour obtenir que la Hollande rentre dans l'état normal par l'élévation du rendement au même chiffre que celui de la France. Dans cette question, le pouvoir est sans action directe et ne peut agir que par influence ; mais ce qu'il peut et doit faire, comme une chose convenable, juste et nécessaire, c'est d'abolir cette distinction absurde entre les diverses espèces de sucres raffinés blancs, introduite dans notre législation par suite d'idées peu nettes, et qui, jusqu'à présent, n'a été qu'une cause de tourments et de sacrifices pour les raffineurs.

La loi qui détermine les conditions de rembourse-

ment des droits à l'exportation des raffinés, divise ces sucres en deux catégories : 1° Les *mélis* ou *quatre cassons* entièrement épurés et blanchis; 2° Les *lumps* et *sucres tapés* de nuance blanche.

Le rendement de la première catégorie a été fixé à 70 °/₀, celui de la seconde à 73 °/₀.

Nous ferons remarquer que ces diverses dénominations adoptées par la loi sont tout-à-fait vides de sens; le mot *mélis* en raffinerie désigne une qualité de sucre blond et non pas blanc, celui de *quatre cassons* n'exprime aucune idée, pas plus que celui de lumps, mot emprunté aux Anglais, mais qui, dans notre langue, n'a aucune acception intelligible : c'est là un grave inconvénient qu'il conviendrait de corriger.

L'administration elle-même reconnaissant le vice de ces expressions vagues et obscures, et sentant toutes les difficultés dont elles pouvaient être cause, a été obligée de réglementer l'application de la loi par des ordonnances interprétatives aussi défectueuses que la loi elle-même ; c'est ainsi qu'elle a réputé lumps tout pain de sucre raffiné qui dépasse le poids de K. 8 et en ce qui concerne les pains tronqués, elle a exigé qu'ils fussent de plus de moitié de leur longueur primitive, afin de pouvoir reconnaître s'ils sont inférieurs ou non au poids de K. 8.

Pour apprécier combien de pareilles prescriptions sont nuisibles aux raffineries, il suffira de dire que plus les pains sont grands et plus les rendements sont élevés, et que, d'un autre côté, les raffinés livrés à

l'exportation doivent être habituellement pilés ou concassés avant d'être embarqués.

D'où il suit que les raffineurs auraient intérêt à fabriquer, pour l'exportation, des pains supérieurs à K. 8 afin d'obtenir un meilleur rendement, et cela sans aucun inconvénient pour la vente, puisque les pains doivent être préalablement pilés ; mais ils sont obligés par la douane à faire des pains inférieurs à K. 8 pour jouir du rendement de 70 °/₀ au lieu de celui de 73, c'est-à-dire que la loi les contraint à employer les procédés les moins avantageux.

En principe, nous n'avons aucune objection à faire contre le chiffre de 70 p. °/₀, qui est la représentation assez exacte du rendement effectif, mais au point de vue commercial, il faut reconnaître que cette base est trop élevée pour permettre à l'industrie française de lutter avec les produits étrangers, et notamment avec ceux de la Hollande, beaucoup plus favorisés que les nôtres pas leur système de douane. Toutefois, la législation française nous paraît conforme aux vrais principes du drawback qui doit être le remboursement intégral des droits perçus, tandis que le régime hollandais constitue une prime réelle. Nous ne pouvons donc blâmer, à la rigueur, la fixation du rendement actuel; mais nous ne saurions trop nous élever contre la distinction de la loi entre les divers sucres raffinés; cette distinction est industriellement une barbarie, puisqu'elle oblige le raffineur à choisir un mauvais système de fabrication, et légalement une injustice, parce qu'elle

fait dépendre le remboursement des droits de la grosseur des pains, c'est-à-dire d'une base fausse.

Si la loi a voulu faire deux catégories des sucres de premier et de second jet, l'administration n'a point atteint le but de la loi au moyen de la grosseur des pains, attendu qu'on peut très-bien obtenir des raffinés premier jet dans de grands moules, et *vice versa* des raffinés second jet dans de petits moules. La variété des matières employées, la différence des procédés de fabrication, et une foule d'autres circonstances qui influent puissamment sur la qualité des produits, contribuent à modifier la nature de la cristallisation des raffinés, et rendent à peu près impossible la distinction qu'on a voulu introduire, ainsi que l'infaillibilité des types régulateurs. Cette impossibilité une fois admise, tout système de distinction est un non sens, et de plus un danger entre les mains d'une administration tracassière, par suite de sa nature fiscale. Le parti le plus raisonnable serait d'adopter le rendement uniforme de 70 % pour toute espèce de sucre raffiné entièrement épuré et blanchi. La perte du trésor serait insignifiante et les raffineurs y trouveraient le double avantage de n'être point entravés dans les perfectionnements de leur fabrication, et de se soustraire aux difficultés qui leur sont faites pour la grosseur des pains, et pour la longueur des tronqués.

Espérons que l'administration fera justice d'un système contre lequel les raffineurs ont vainement réclamé jusqu'à ce jour.

Telles sont les réflexions que nous a suggerées cette vaste et intéressante industrie dont nous avons esquissé les ramifications et les vicissitudes. Après avoir essuyé tant d'orages, alors qu'elle semblait enfin toucher au port, voilà qu'un nouveau danger la menace, et cette fois nous ne savons point comment elle pourra le conjurer. Ce n'est point sans effroi que nous assistons aux progrès incessants de la production indigène, qui paraît se jouer de l'impôt progressif, et n'avoir rien à redouter du nivellement qui devait être pour elle une barrière infranchissable (1). Si rien ne vient arrêter ce développement indéfini, que deviendront nos colonies et les intérêts complexes qui s'y

(1) Le principe d'égalité entre les sucres coloniaux et indigènes, consacré par la loi du 2 juillet 1843, est éludé de diverses manières. En réalité, le sucre de betteraves jouit de certains avantages qui rompent l'équilibre, et qui prennent leur source dans des abus jusqu'à ce jour favorisés par la tolérance administrative.

Le plus considérable de ces abus résulte de la faculté, accordée par l'article 28 de l'ordonnance du 16 avril 1842, de transporter d'une fabrique à une autre des sucres indigènes sous la qualification d'*imparfaits*, moyennant les droits seulement sur la quantité de sucre au premier type contenue dans les sucres incomplets. On voit tout de suite qu'une pareille concession, octroyée par une simple ordonnance et contrairement à l'esprit et aux dispositions formelles de toutes les lois sur la matière, détruit complétement le principe de l'égalité entre les deux produits similaires, et donne au sucre indigène un avantage notable sur son rival, qui acquitte un droit uniforme quel que soit le degré d'infériorité de la marchandise.

rattachent ? Qu'adviendra-t-il, surtout, de notre marine si appauvrie, si épuisée, pour laquelle le sucre exotique est devenu presque le seul aliment de fret, et qui succombera d'inanition, le jour où cette dernière ressource lui manquera ?

CHAPITRE X.

—

Question des Céréales. — Mouture des Blés à l'entrepôt.

—

Nous n'avons pas la prétention de traiter *in extenso* l'immense question des céréales. Nous nous bornerons à examiner sommairement, et au point de vue de quelques intérêts de l'industrie marseillaise, la situation de cette branche importante de notre commerce général.

Ainsi circonscrite, la question reste encore assez vaste; c'est en effet contre l'entrepôt de Marseille que la législation passionnée de la restauration dirigea ses coups, et, il faut bien le reconnaître, quoique la loi du 15 avril 1832 ait consacré un principe libéral (celui de l'admission permanente à un droit gradué), ses principales dispositions sont encore empreintes de l'esprit hostile qui avait présidé à la rédaction des lois promulguées de 1814 à 1830.

Rappelons ici brièvement la législation antérieure.

On n'avait jamais songé en France à imposer l'entrée des céréales; la libre importation était le droit commun. La sortie des blés autorisée dans les années d'abondance était seulement interdite dans les temps de disette; quant à l'importation, elle était constamment libre (1).

En décembre 1814, à la suite d'une récolte exubérante, l'influence de l'aristocratie fit admettre comme principe la faculté permanente d'exporter les blés, sauf le cas où ils dépasseraient les prix de 23, 21 et 19 l'hectolitre, dans les 1re, 2e et 3e classe. L'agriculture n'élevait pas d'autre prétention: elle voulait

(1) Chose curieuse à remarquer: en général les Gouvernements despotiques sont extrêmement libéraux en fait de céréales; c'est le contraire dans les pays constitutionnels par la raison toute simple que, dans le premier cas, le roi seul réglemente la matière à laquelle il est complétement désintéressé, tandis que dans le second, la législature est représentée par de grands tenanciers qui ont un intérêt direct à maintenir des droits sur l'aliment populaire pour élever d'autant les rendements de la propriété. Voilà qui explique pourquoi l'Angleterre, par exemple, l'aînée des Gouvernements représentatifs, est peut-être la moins avancée en pareille matière, et nous a précédés dans la voie du système restrictif pour les céréales. C'est malheureux à dire, mais c'est un fait. L'ancienne législation, jusque dans ses erreurs et dans ses préjugés, était animée des meilleures intentions; elle se trompait parfois dans les moyens, témoin le mot d'accaparement dont elle flétrissait, en général, le commerce des grains, mais sa constante préoccupation était d'assurer l'alimentation populaire, tandis que l'idée dominante, aujourd'hui, est d'assurer le bénéfice de la grande propriété.

s'affranchir du caprice qui réglait l'autorisation d'exporter son trop plein ; elle n'osait pas encore atteindre l'importation qui avait été la règle de l'ancienne monarchie. La loi dont il s'agit proclama la liberté de l'exportation des grains et farines, sous le simple droit de balance, mais avec certaines restrictions. Elle partagea en trois classes les départements frontières. Pour la première fois, la France subit le système des zones; on consacrait en principe l'inégalité et la division, dans un pays qu'au prix de tant de sacrifices on avait rendu homogène et compacte, et qu'on avait soumis si laborieusement à des réglements uniformes !

Mais le ciel renverse parfois les théories humaines ; les produits de la terre, comme on sait, varient avec les circonstances atmosphériques. Or, qu'arriva-t-il ?

La récolte de 1816 fut mauvaise et le 28 avril, puis le 7 août de la même année, on se hâta de favoriser, par tous les expédiens possibles, l'importation des blés ; enfin, le 20 novembre, on accorda la prime énorme de 5 francs par quintal métrique, à tous les blés importés jusqu'en décembre 1817. Malgré ces encouragements tardifs, la disette redouble en 1817, et entraîne avec elle les horreurs de la famine.

Le souvenir de cette calamité vit encore dans les départements de l'Est, mais il s'éteignit bien vite dans les assemblées législatives du temps. A peine les greniers commencèrent-ils à plier sous le poids de la récolte de 1818, qu'on oublia l'époque récente où ces mêmes greniers étaient vides ; la sombre leçon de

deux années fut perdue en un jour, et pour donner une satisfaction nouvelle à la propriété, on prohiba l'entrée des blés dès que les prix atteindraient le taux de 20 francs dans les départements dits de 1re classe, 18 et 16 francs dans les deux autres : telle fut la loi du 16 juillet 1819.

Il est impossible de n'être pas frappé de ce rapprochement entre la prohibition et la famine, si l'on se rappelle surtout les faits qui accompagnèrent cette année néfaste de 1817. En effet, la cherté des blés avait fait resserrer la matière entre les mains des propriétaires que le prix calamiteux de 35 francs l'hectolitre n'avait pas suffisamment tenté, et l'on vit, en 1818, paraître à la vente beaucoup de blés du Languedoc, provenant de la récolte précédente!.. Un pareil exemple dispense de tout commentaire ; il démontre l'insatiable avidité du producteur, et le vice des lois céréales qu'on peut appeler presque le code de la famine. A ce sujet, nous ajouterons une réflexion : en décembre 1818, on liquidait encore des primes données à l'importation; ces primes étaient la constatation non équivoque de la pénurie récente, et six mois après, le principe de la prohibition des céréales était inscrit sur la table de nos lois!

Poursuivons :

Cette mesure législative ne répondant pas sur-le-champ à l'ambition impatiente de l'agriculture, on propose, dès le 7 juin 1820, une nouvelle loi qui dou-

ble le droit permanent lorsqu'il est joint au droit proportionnel. Cette aggravation ne suffisant pas encore pour déterminer la hausse espérée dans le revenu des terres, on fait, dès la législature suivante, voter le plus formidable appareil de prohibition que l'égoïsme agricole ait pu inventer.

La France est divisée en quatre frontières au lieu de trois. La limite de l'importation est augmentée de 4 francs, c'est-à-dire, portée à 24, 22, 20, 18. On crée des marchés régulateurs à peu près inconnus, tels que celui de Fleurance, enfin on promulgue la loi du 4 juillet 1821.

Qu'arrivait-il, cependant, au milieu de ce changement annuel de législation et de ce redoublement de mesures restrictives ? Une chose fort simple, c'est qu'à des années de rareté avaient succédé des années d'abondance.

Les propriétaires du Languedoc étaient les plus acharnés à la lutte ; après la loi de 1819 leurs blés tombent à 17 francs l'hectolitre, après celle de 1820, soit en 1821, à 16 fr. 50 ; après celle de 1821, soit en 1822, à 16 fr. ; en 1823 et 1824, à 15 francs.

Dans cette occurrence fortuite, les propriétaires rendent le commerce responsable de leurs pertes, ils ont recours à un expédient inouï et, dans leur aveugle colère, ils font abolir, par la loi du 15 juin 1825, l'entrepôt de Marseille, cause prétendue de tout le mal. Impuissante faiblesse de la législature d'alors ! Les blés, comme pour donner un démenti aux calculs des

agriculteurs, baissent cette même année à 13 fr. 50 c., et descendent enfin jusqu'à 12 fr. 50 c. en 1826. Inutile de dire que l'importation étrangère, devenue depuis long-temps impossible, était fort innocente de cette dépression continue des prix. N'importe, on poursuivait ce fantôme imaginaire, et une grave assemblée, frappant à coups redoublés une importation absente, donnait le spectacle d'une fureur d'enfant. On semblait se dédommager de l'avilissement des prix en augmentant le chiffre nominal d'un droit qu'on ne percevait point ; on croyait, en un mot, qu'il suffisait d'élever des tarifs pour renchérir des produits. Les discussions qui éclatèrent à cette époque soulèvent de bien tristes réflexions, mais leur examen nous entraînerait trop loin.

La hausse arriva en 1828 et 1829, et quand fut rendue la loi de 1832, la même qui nous régit, on avait éprouvé les effets calamiteux de la législation de 1821. En effet, les blés valaient 31 fr. l'hectolitre à Marseille, sans qu'on pût admettre les grains étrangers en consommation, et cela, parce que la mercuriale légale qui réglementait la 1re classe, n'était pas encore à 24 fr. l'hectolitre. L'entrée était *complétement* interdite, et le blé ayant manqué à l'approvisionnement journalier de notre Ville, on autorisa, par anticipation et sur une dépêche télégraphique, l'introduction des blés d'entrepôt. Tels sont les résultats des lois passionnées, qu'à un jour donné, il faut les violer et porter ainsi atteinte au principe même qu'on a voulu consacrer !

Le régime de 1832 fut adopté pour mettre fin à l'état de souffrance qu'avait produit la législation précédente, et cependant ce régime, que nous analyserons sommairement, laisse beaucoup à désirer. L'insuffisance des mesures, consenties à cette époque, prouve combien fut grande encore la puissance de la propriété, même sous un Gouvernement qui se préoccupe de l'intérêt des masses. Hâtons-nous d'ajouter, à la décharge de ce Gouvernement, que la défectuosité de la loi ne doit pas lui être attribuée. Le projet qu'il avait présenté, au lieu de morceler la France indéfiniment, n'établissait que deux grandes divisions ; il substituait le prix du pain comme base du droit, en même temps qu'il établissait ce droit sur le poids, et non sur la mesure dont la différence, entre des qualités diverses, n'est pas moindre de 12 à 15 %. Ce fut la Chambre de 1832 qui maintint tout le cortége des lois de 1819 et 1821 ; ce fut la propriété, dont l'influence est encore dominatrice (ainsi que l'a démontré la récente discussion sur les graines oléagineuses) qui, ne pouvant s'opposer ouvertement au principe d'une admission permanente, le rendit stérile par les dispositions écrites. En effet, la loi de 1832 offre une différence presque insignifiante sur le taux de la législation de 1821, qui avait été adoptée dans des vues évidemment prohibitives. Or, la faculté d'admission est illusoire, du moment que le droit s'élève au point de devenir une prohibition. Ainsi, à l'heure où nous écrivons ces lignes, le droit étant à Marseille de 10 fr. 50 c. l'hec-

tolitre, par navires étrangers, il importe peu que nous soyons sous le régime de 1832, c'est-à-dire de l'admission constante, ou sous la législation de 1821, qui consacrait la prohibition au dessous des prix limités. Dans l'un, comme dans l'autre cas, les grains étrangers n'entrent point dans la consommation.

Le Gouvernement, rendons justice à ses bonnes intentions, avait présenté un projet bien plus libéral: la différence entre les droits proposés et ceux adoptés est, dans le rapport de 1 à 3. Il faut lire le volumineux travail du rapporteur de la commission, pour se pénétrer de l'esprit qui régnait dans la Chambre. Forcée à la fois par l'opinion publique, par les vices d'une loi qui fesait de l'admission une loterie de deux chiffres, et par la gravité des circonstances que le ministre avait lui même signalées à la tribune, la Chambre ne pouvait s'opposer au principe; mais le rapporteur, tout en fesant cette concession, proposait des modifications qui tendaient à l'annuler. Il allait jusqu'à se lemander si la loi de 1821 était suffisamment protectrice, et si, en supprimant la prohibition, il ne faudrait pas élever le droit. Jamais on ne fit un plus regrettable abus de la statistique! Le pivot autour duquel évoluaient les chiffres, disposés par le rapporteur, consistait dans la comparaison entre les prix d'Odessa et ceux de Marseille. Un jour viendra, nous l'espérons, où une solennelle discussion s'établira de nouveau sur cette question capitale. Ce sera le moment de renverser de perfides inductions par le rétablissement des ai ts.

Le croirait-on? Dans la période décennale, relevée par M. Dupin, se trouvent sept années pendant lesquelles la Mer Noire ne pouvait effectuer d'exportation à cause du peu de valeur des blés en Europe, pendant lesquelles, par conséquent, le prix à Odessa était tout-à-fait au dessous des moyennes. Il y a plus; dans cette période figurait même l'année où le Bosphore fut fermé par suite de la guerre. Voilà cependant le chef de l'argumentation qui décida le vote, non des agriculteurs, ceux-là n'avaient pas besoin d'arguments, mais le vote de l'appoint qui forma la majorité.

L'unique avantage qu'ait procuré l'introduction du principe d'admission permanente, c'est de concourir à un certain équilibre dans les prix, moins par la réalité que par la crainte des importations, et de mettre un terme aux variations si brusques que la prohibition et l'admission successives déterminaient; mais ce principe, libéral en lui-même, a été appliqué de façon à remplir l'attente de l'agriculture, en laissant encore aux propriétaires une marge fort élevée.

De la discussion, il ressortit ce fait bien positif que l'importation des blés exotiques est généralement étrangère aux grandes baisses. Il fut démontré, à la tribune, par les assertions non contredites de M d'Argout, alors ministre du commerce, que les importations de 1816 avaient représenté, tout au plus, quatre jours de consommation pour la France, et celles de 1817, l'année de disette, dix jours et demi. Il demeura bien évident, en outre, que la baisse successive

des prix, depuis 1821 jusqu'à 1827, s'opéra sans qu'on pût objecter en France l'importation d'un seul grain étranger, et par le fait seul d'une série non interrompue de bonnes récoltes. Mais comment faire triompher la vérité, en présence d'un jury prononçant dans sa propre cause? On pouvait facilement prévoir le verdict d'une Chambre qui laissait dire sérieusement à un député bas-breton, que l'adoption du projet de loi causerait chaque année la mort de six millions de français!

La loi de 1832 a treize années d'existence; eh bien, depuis lors, non-seulement on n'a pas vu les prix tomber une seule fois au cours où ils descendirent de 1823 jusqu'en 1826, époque de prohibition absolue, mais leur taux moyen a été au dessus de toute autre époque antérieure correspondante, abstraction faite des années 1816-17.

Ce qui doit rassurer les amis des saines doctrines sur la solution future de la question, c'est l'étude de la législation anglaise sur les céréales: c'est le dénouement prévu, dans le Royaume-Uni, de cette longue crise. L'Angleterre a passé par les mêmes phases que la France; il faut même en convenir, la propriété plus omnipotente qu'ailleurs sur ce sol aristocratique, a long-temps maintenu une limite vraiment barbare.

Pour peu qu'on étudie et qu'on compare la marche des lois céréales dans les deux pays, on est frappé des analogies qu'elle présente.

Libre importation des blés étrangers et défense

sévère d'exportation, dans des circonstances données, puis admission et prohibition alternes, réglées par la pénurie ou l'abondance des grains indigènes : telle était anciennement la règle commune en France comme en Angleterre.

Les deux pays subirent également le système des zones. L'Angleterre fut divisée en districts maritimes, elle en compta jusqu'à douze avec des droits différents à l'importation. La disette de 1800 à 1801 étendit la culture dans les terrains les moins fertiles, production artificielle qui fit introduire dans la loi anglaise des complications et des aggravations pour le consommateur, qui sont la reproduction analogue des faits subis par notre zone méridionale. Enfin, survint l'année calamiteuse pour l'Angleterre, de 1813, qui fut son 1817.

Des deux côtés de la Manche, les mêmes causes produisent les mêmes effets; après cette terrible épreuve, se manifesta, toujours comme en France et sauf les dates, une dépréciation énorme, et en 1815 une limite bien dure, celle de 80 sh. le quarter (que quelques lanlords voulaient élever à 120 sh.) fut mise à l'importation.

Pour continuer les rapprochements, hâtons-nous d'ajouter que la cour de l'échiquier fit en 1826 ce que le cabinet français exécuta en 1831, c'est-à-dire que l'on se mit au-dessus de la loi pour *cause d'urgence*, en autorisant l'admission des blés exotiques dans des circonstances qui, rigoureusement et aux termes écrits, ne pouvaient s'effectuer.

Enfin, arriva la loi de 1828 qui consacra le système d'admission permanente, loi que nous avons copiée quatre ans plus tard, sans en prendre les dispositions raisonnables, telles que l'uniformité du droit et sa fixation hebdomadaire. Quelques modifications survenues ont donné un commencement de satisfaction au consommateur. On n'a point, il est vrai, changé la base de l'importation libre, qui est de 72 sh.; mais l'échelle des droits a été graduée avec plus d'humanité. Ainsi, quand les prix sont à 66 sh. le quarter, le droit actuel n'est que de 6 sh.; tandis que sous l'empire de la législation antérieure, il était de 20/8; mais il est facile de juger que cette loi devra recevoir encore, et avant peu, de profondes modifications. Il est permis d'espérer que la liberté du commerce des céréales, ou du moins une taxe fixe et modérée, seront proclamées prochainement dans le Royaume-Uni. Tôt ou tard, cet exemple sera suivi en France, car l'histoire des céréales en Angleterre est la nôtre même, avec des dates différentes.

On se fait sur la production des céréales dans certaines parties du globe, des idées empreintes d'une exagération puérile. On cite la Mer Noire pour le Midi, la Baltique pour le Nord, comme des greniers inépuisables; mais l'étude des faits dément les assertions. Il est prouvé que la plus forte importation du commerce, pendant une année ne peut servir qu'à la nourriture de la France pendant quelques jours (rapport de M. Lainé); la consommation du pays est généralement évaluée à cent millions d'hectolitres, et on n'a jamais acquitté les

droits sur plus de 3,000,000. Or, cet infiniment petit est-il de nature à exercer une influence sérieuse sur les prix? On aura peine à le croire, si l'on considère surtout qu'on ne verse de blés en consommation qu'en cas de récolte insuffisante et de déficit. Dans les années d'abondance, au contraire, alors que les greniers regorgent de blés indigènes, on n'acquitte jamais de grains exotiques, non-seulement parce que le droit est prohibitif, mais encore parce que, dans l'hypothèse d'un droit moindre, il n'y aurait aucun avantage à faire venir des blés du dehors pour les vendre à des prix qui, vu la baisse des produits nationaux, ne pourraient offrir, avec les frais de transport, un prix suffisamment rémunérateur. D'où il est facile de conclure que le bas prix suffit pour écarter les importations, indépendamment de l'action des droits. Or, ce qui produit exclusivement la baisse dans les blés, c'est la série des bonnes récoltes. Dans les années stériles, les importations de l'étranger ne peuvent être qu'un faible appoint de la consommation nationale; mais cet appoint suffit pour empêcher la concentration de la matière et pour relever le moral populaire. C'est là le principal avantage, selon nous, d'une plus grande liberté d'importation; elle seule peut rendre disponibles les ressources intégrales du pays, et établir, mieux que toutes les lois restrictives, un niveau salutaire.

On ne saurait trop répéter les vérités. Au delà d'une certaine mesure, le système dit *protecteur* n'est qu'une oppression pour les masses, quand il s'agit d'objets de

première nécessité, et surtout du pain, qui constitue la vie même du peuple. Pour peu qu'on se préoccupe de l'intérêt, si respectable du consommateur, il faut prendre pour base des droits à établir le prix commun des blés en France, et non celui qu'une protection exagérée a déterminé dans certaines localités impropres à la production des céréales (1).

Le bon esprit de nos populations et l'aisance, fruit de trente années de paix, ont fait supporter sans murmure l'injuste partialité de la loi, qui condamne sept départements à surpayer leur subsistance. Mais que des circonstances graves portent atteinte à cette prospérité, et l'on verrait quel serait l'embarras de l'administration en présence de gens affamés qui demanderaient l'égalité devant la loi et l'uniformité des charges. N'est-ce pas contraire à l'équité et à la raison de poser, comme base du droit, non les prix réels de la circon-

(1) Ce qui jeta la perturbation dans les esprits, lors de la discussion de 1832, quand il s'agissait de connaître le prix de revient des blés, c'est que les départements de la Meuse et de la Moselle, par exemple, déclaraient que le prix rémunérateur pour l'agriculture était de 16 à 17 fr. l'hect., alors que les départements du Gard et des Bouches-du-Rhône réclamaient impérativement, comme rémunération nécessaire, celui de 27. Ces déclarations ont à peu près servi de base aux prix limites des diverses zones ; mais ce qu'il y a eu de vraiment odieux dans la loi, en ce qui touche le Midi, c'est qu'après avoir imposé les prix des propriétaires, comme point de départ des droits à percevoir, on n'a fait entrer ces mêmes prix que pour un quart dans l'élément de la mercuriale, et on a pris les trois autres quarts dans les départements dont le prix de revient est de beaucoup inférieur !

scription imposée, mais ceux de grands centres de production qui en sont distants de 150 à 200 lieues?

Pourquoi placer nos populations hors la loi commune? On a imaginé pour la zone méridionale une section appelée, à bon droit, unique. En effet, les prix régulateurs des autres sections sont pris dans les circonscriptions elles-mêmes ou dans les départements limitrophes; quant au midi, il ne peut jouir de la faveur réservée aux consommateurs du Nord qu'à l'aide d'une manœuvre, à la fois onéreuse et dérisoire, consistant à faire promener des blés de la Méditerranée à l'Océan, pour bien constater qu'ils doivent, au droit légal de la France privilégiée, ajouter les frais considérables d'une double et longue navigation, des assurances, transbordements, commissions, etc., dont l'ensemble grève l'hectolitre de 6 fr., surcroît de charge auquel est condamné le Midi. Le croirait-on! En présence de ce luxe de rigueurs déployé contre la première classe où, comme nous l'avons déjà dit, un seul marché de consommation figure parmi les quatre qui déterminent la mercuriale, on a vu deux arrondissements des Bouches-du-Rhône demander sérieusement la substitution du marché d'Arles à celui de Marseille. Telle est l'impartialité qui préside aux vœux de l'agriculture. Fait étrange, tandis que les agriculteurs cherchent dans cette substitution de marchés, ou dans quelques mesures analogues, un palliatif impuissant, ils ne soupçonnent point le dommage réel qu'une des dispositions de la loi cause à la production indigène. Les mercuriales, qui servent

à régler le prix moyen, ne sont jamais les mercuriales courantes, mais celles du mois précédent; de telle sorte que le droit d'importation est réglé, non d'après ce que vaut le blé au moment où cette importation a eu lieu, mais d'après ce qu'il valait le mois antérieur. Dans ce système, toute fluctuation de hausse ou de baisse est, pendant 30 jours, sans influence sur le tableau régulateur. Et l'on comprend dès lors quelle lésion doit en résulter pour l'industrie agricole dont les intérêts peuvent, dans certaines circonstances, n'être pas suffisamment sauvegardés.

Nous signalons ces inconvénients avec franchise, et nous souhaitons que l'on y mette fin, à la condition toutefois que cette réforme, réclamée par l'intérêt agricole, sera accompagnée des autres améliorations qu'appellent le consommateur et le commerce.

Ainsi, par exemple, nous demandons :

1° Qu'on abaisse le point de départ du droit d'importation jusqu'à la limite rigoureusement nécessaire pour les besoins de l'agriculture. Depuis 25 ans, le prix du blé a été constamment inférieur au taux de 26 fr. l'hectolitre pour la 1re classe, et de 20 fr. pour la 2me, ce qui n'a point empêché la culture des céréales de prospérer : preuve évidente que les agriculteurs n'ont pas besoin d'une marge aussi large.

2° Que la France cesse d'être divisée par le système des zones, si peu en harmonie avec les doctrines économiques et les principes constitutionnels qui consacrent l'unité de législation, et l'équité d'impôt.

3° Que la désignation des marchés régulateurs soit consciencieusement faite, et calculée de manière à ce qu'elle répartisse avec justice l'influence entre les marchés producteurs et les marchés consommateurs; ce qui n'arrive point avec le système partial et abusif d'aujourd'hui.

Et, accessoirement, comme dispositions de détail, nous demandons : 1° que le quintal métrique soit substitué à l'hectolitre pour déterminer le droit d'entrée (1). 2° Que le prix régulateur soit établi eu égard aux quantités vendues dans chaque marché (2).

Tels sont, en résumé, les vœux que nous formons: ils sont basés sur la justice, et dictés par l'expérience.

De tous les impôts de consommation aucun ne pèse plus directement sur les couches inférieures de la société que l'impôt des céréales. Le pain constitue les 4/5 des besoins du peuple, tandis que c'est un infiniment petit de la dépense du riche. Ainsi, tout, dans la loi actuelle, est bénéfice pour les propriétaires oisifs, tout est perte pour les classes laborieuses. L'égalité apparente de la taxe est détruite au fond par la différence des consommations relatives.

(1) La valeur du blé, variant suivant le poids, l'unité de poids est nécessairement plus rationnelle que l'unité de mesure.

(2) Aujourd'hui, 100 hectol. de blé vendus à Gray influent autant sur le prix moyen que 10,000 vendus à Marseille.

Voilà ce qu'ont parfaitement défini les chefs de la ligue anglaise ; ils ont fait un tableau saisissant des maux qu'une législation pareille, appliquée à l'ensemble des consommations, a faite à l'industrie par l'augmentation artificielle des salaires, au commerce par la restriction des échanges et l'hostilité des représailles, à l'agriculture, enfin, par l'élévation dans le prix de la main d'œuvre et des fermages.

Les Free-Traders ont démoli, pièce à pièce, l'échafaudage que le monopole aristocratique a élevé sur le terrain de ses intérêts ; ils ont démontré combien sont spécieux et futiles les prétextes de protection nationale dont on colore ces graves atteintes portées au code économique.

Sir Robert Peel a lui-même la main forcée, et le cabinet, qui a dû son élévation à un acte d'hostilité parlementaire contre la loi céréale, ne pourra se consolider qu'à la condition de reprendre l'œuvre Wight du cabinet antérieur.

Un droit fixe modéré sera, dans un avenir prochain, substitué à l'échelle mobile, comme transition à une mesure plus radicale : nous voulons parler de la suppression totale de la taxe.

Que l'opulent seigneur ne s'exagère point les conséquences d'une concession partielle ou même intégrale. Comme disait un jour Cobden, l'O'Connel de la ligue : « La protection que le propriétaire cher-
« che aujourd'hui dans la famine organisée, ne la
« possède-t-il pas dans la supériorité de ses domai-

« nes, dans leur proximité des centres de population,
« dans l'éloignement des plaines rivales, dans les
« tempêtes et les naufrages auxquels sont exposés,
« sur l'Océan, les vaisseaux qui portent dans ce pays
« les productions étrangères? Oui, la protection existe
« dans les frais de toutes sortes, assurances, magasi-
« nage, commission, fret dont ces produits exotiques
« sont grevés. Voilà ce qui constitue, en faveur du
« seigneur territorial, une protection naturelle aussi
« durable que l'Océan, et dont personne ne peut le
« frustrer; mais il veut plus, il exige que la loi élève
« encore artificiellement le prix de son blé, et que le
« pauvre lui même soit forcé de le lui acheter, ne lui
« rendant le droit de se pourvoir dans le marché du
« monde, que lorsque la possibilité lui échappe de bé-
« néficier par la confiscation de ce droit. »

En France, la question des céréales n'a pas acquis des proportions aussi capitales, d'abord, parce que la division de notre sol enlève à cette question toute couleur d'aristocratie; puis, parce que l'intérêt manufacturier est moins directement engagé (1); enfin, parce que l'importation des grains exerce sur la consommation du

(1) Dans la vie industrielle des nations, il existe trois phases : l'importation, la protection, l'exportation. L'Angleterre, notre aînée constitutionnelle, a déjà atteint la dernière période. La question capitale pour elle, consiste dans les débouchés extérieurs. Aussi, ses manufacturiers, en raison de leur lutte cosmopolite, se préoccupent-ils exclusivement du bon marché de la main d'œuvre. Ils comprennent toute la portée qu'a, sous ce

pays une influence moins décisive; aussi, tout en partageant le fond des idées qui ont inspiré ces paroles éloquentes, nous ne croyons point devoir adopter les conséquences, par trop radicales, tirées par la ligue à l'occasion des céréales. Nous pensons que les modifications, énoncées dans nos conclusions, suffisent aux besoins de la France, et sont de nature à satisfaire, provisoirement du moins, aux intérêts complexes engagés dans la question.

Il nous reste à traiter maintenant une annexe de la question des céréales, qui constitue une spécialité marseillaise : nous voulons parler de la mouture des blés à l'entrepôt.

Dès le mois de janvier 1819, une ordonnance consacra la faculté de moudre les blés exotiques en assu-

rapport, la réduction du prix du pain, conséquence de l'abaissement des droits sur les céréales.

La France est encore dans l'âge de la protection. L'approvisionnement du marché intérieur suffit presque à la plupart de ses industriels qui cherchent à conserver leur monopole, en éloignant, autant que possible, les concurrents étrangers, au moyen du système prohibitif. Dans cette position si diverse, on conçoit l'indifférence que l'industrie française professe généralement en matière d'alimentation populaire, et l'intérêt que l'industrie britannique attache, au contraire, à ces sortes de questions vitales pour elle.

jettissant les minotiers à réexporter 60 kil. de farine fleur pour 100 kil. de blé. Cette base était favorable à l'industrie, en ce sens qu'elle n'obligeait à exporter que la fleur, et qu'elle laissait à la consommation 5 ou 6 kil. de farine, plus cette portion de produits communs boulangeables, et de matières basses qui existe comme intermédiaire entre la fleur de farine et le son.

Pour l'intelligence du sujet, posons dès à présent que 100 kil. de blé tendre ordinaire produisent moyennement les résultats suivants :

66	kil.	environ farine fleur.
22	»	son.
10	»	matières basses, dont partie peut servir au pain de 2me qualité.
2	»	déchet à la mouture et déchet au blutage.
100	kil.	Total égal.

Il résulte de ces données que la fixation de 60 kil. de farines à exporter pour 100 kil. de blés moulus, impliquait une sorte de prime pour l'industrie qui, d'ailleurs, éludait ainsi le principe prohibitif de la loi, en fesant admettre à la consommation des blés qui, rigoureusement, ne devaient point y entrer. La lésion n'était pas sérieuse, sans doute, mais enfin elle existait en apparence; aussi dans la croisade entreprise contre les blés, les propriétaires se gardèrent-ils bien d'oublier les farines. Mais qu'arriva-t-il? au lieu d'élever le ren-

dement de manière à rétablir l'équilibre entre les besoins de l'agriculture et les intérêts de l'industrie, on procéda brutalement, par voie d'exclusion, on supprima, d'une manière absolue, la faculté de mouture.

Ce déni de justice ne dura pas moins de 9 années, ce fut seulement le 28 septembre 1828 qu'une ordonnance, rendue sur les pressantes sollicitations du commerce, rétablit la concession de mouture à l'entrepôt. D'après cette ordonnance, une commission de négociants auxquels était adjoint le directeur des douanes, avait plein pouvoir pour fixer le rendement en farine des diverses qualités de blés, et pour juger toutes les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'application de la loi sur la mouture. Certes, c'était là une disposition libérale et trop rare dans nos lois de douane, qui sont ordinairement empreintes d'une défiance excessive contre le commerce. Eh bien, il faut le proclamer à l'honneur de ce même commerce, les rendements furent fixés avec le scrupule le plus rigoureux: la commission ne craignit point d'adopter pour base la limite extrême de toutes les matières contenues dans le blé, à l'exception du son. Or, comme il existe entre le son et la fleur environ 10 p. % de matières neutres, et comme il fallait exporter des farines fleur conformes à un type, il en résulta qu'il devenait nécessaire d'emprunter aux blés indigènes ce complément d'environ 10 % qui se substituait ainsi aux matières communes. Cet échange profitait évidemment à l'agriculture, mais l'ordonnance prescrivant que les farines devaient pro-

venir *identiquement* des blés moulus, il faut reconnaître que le texte de cette ordonnance était violé par la substitution. D'un autre côté, le fait était matériellement impossible d'après le taux légal du rendement. Il arriva donc que la commission, pour avoir rempli son mandat avec un excès de loyauté, créa un véritable embarras. Des plaintes éclatèrent plus tard à la Chambre des Députés; voici dans quelles circonstances.

La commission avait étendu implicitement aux blés durs la faculté de conversion en farine, par cela seul qu'elle avait déterminé la quantité de son produite par ces blés. Ce fut une atteinte portée au texte et à l'esprit de l'ordonnance.

En effet, l'ordonnance prescrivait 1° l'identique, qu'il était impossible d'obtenir; 2° elle avait en réalité pour but de donner à l'industrie la faculté de convertir en farine de commerce, propre à l'exportation, les blés exotiques d'où ces sortes de produits pouvaient être réellement extraites. Or, les blés durs n'en contiennent point; ils se composent moyennement de 16 p. °/₀ de son, et de 10 à 11 p. °/₀ de farine sans corps et de 74 p. °/₀ de gruau. Ainsi, on déclarait des blés durs pour mettre en mouture et, en exportant des farines de belle qualité qui provenaient de blés tendres indigènes, les grains accusés se trouvaient en consommation. Cette fiction, fort innocente au fond, exaspéra l'agriculture qui s'en exagéra la portée. Elle fit retentir la tribune des plaintes les plus amères. A l'en croire,

ces opérations, d'ailleurs si simples, étaient entachées de fraude. Les pétitionnaires allaient jusqu'à dire que les balles expédiées n'avaient pas le poids voulu, qu'on exportait quelque fois du plâtre, souvent des recoupes, et presque toujours des farines inférieures, en échange des blés supérieurs, et notamment des Richelles de Naples, qui se trouvaient ainsi livrés à la consommation au grand détriment des blés indigènes. Rien de moins fondé que ces plaintes, et cependant elles ne manquèrent pas d'écho. Au nom des agriculteurs du midi, M. Amilhau demandait à la fois la révision de la loi de 1832 et la révocation de l'ordonnance de 1828. La Chambre passa à l'ordre du jour sur la première partie de la pétition, mais elle renvoya la deuxième aux départements du commerce et des finances.

Le Gouvernement, ainsi mis en demeure, paraissait hésiter; on put craindre que les intérêts du commerce et de l'industrie fussent une seconde fois sacrifiés aux prétentions de l'agriculture. Cependant la Chambre de commerce de Marseille fut consultée, et dans un mémoire remarquable, elle défendit la cause si légitime de la mouture en entrepôt; mais elle comprit qu'il fallait faire bon marché des blés durs pour écarter un sujet de récrimination et empêcher une substitution trop évidente. Du reste, elle demandait avec raison que le rendement fût fixé à 74, y compris une allocation de 2 °/₀ pour déchet de mouture.

Une commission spéciale, convoquée à Marseille, sous la présidence de M. le Préfet, élabora la question

avec le plus grand soin. Pénétrée de la nécessité de sauver le principe de mouture, cette commission fit un travail consciencieux dans lequel elle proposa aussi de retirer la faculté de mouture aux blés durs. Elle alla plus loin; pour mettre fin aux doléances agricoles, elle consentit à établir un rendement excessif, c'est-à-dire de 78 p. %, mais à *titre d'équivalent* et sans qu'on pût rechercher *l'identité*. Cette commission rédigea un projet qui, à deux mots près, est devenu le texte même de l'ordonnance du 20 juillet 1835, laquelle régit aujourd'hui la matière. Toutefois la substitution de deux mots a suffi pour changer entièrement l'esprit de la mesure; elle a introduit un non sens dans l'ordonnance définitive. La commission avait adopté le mot d'équivalent pour indiquer qu'il y avait transaction, et partant, renonciation à l'identique. Le Gouvernement recula devant l'expression d'une vérité nécessaire; il se borna à dire que, pour 100 kil. de blé, il serait réexporté 78 kil. de farine blutée à 30 ou 32 %. Il est donc évident qu'il faut remplacer 10 % de matières basses par une substitution de farines empruntées à d'autres blés. L'ordonnance de 1835, comparée à celle de 1828, prouve évidemment, par la suppression de la condition d'identité, qu'on admet implicitement le système de l'équivalent; sans doute, encore, l'administration locale est assez éclairée pour interpréter dans ce sens le silence de l'ordonnance. Mais il n'en est pas moins regrettable que le Gouvernement n'ait pas eu le courage de proclamer, en fa-

veur des blés, une faculté qui existe pour des industries analogues, et qu'en l'espèce, d'ailleurs, le fabricant paie bien cher puisque le rendement de 78 implique une prime incontestable au profit de la production indigène. En laissant une marge aux interprétations, on a livré à l'arbitraire l'exercice de la minoterie, et on ne lui a pas accordé de dédommagement au sacrifice volontaire qu'elle s'imposait par une fixation de rendement plus que rigoureuse. Aujourd'hui, ce régime a de fatales conséquences; nos fabricants trouvent, dans l'industrie rivale de l'Italie, une concurrence qu'il leur est impossible de soutenir, même pour la consommation de l'Algérie, où toutes les farines, sans exception, sont admises en franchise de droits. Ainsi, tandis que les dispositions législatives ont généralement réservé à l'industrie française le débouché d'un continent, si laborieusement acquis, les fabricants de farines françaises à l'entrepôt font une regrettable exception, et ne peuvent lutter contre la minoterie étrangère, exonérée d'un rendement et d'un fret onéreux (1). Aussi demandent-ils l'établissement d'un droit pour établir l'équilibre, remède légèrement empirique, mais que légitime la gravité du mal, et le cercle vicieux dans lequel on est entré.

Le projet, formulé par la commission, disposait que la faculté de mouture était retirée aux blés durs. Cet

(1) La minoterie française a, comme on sait, l'obligation de faire transporter ses produits par le pavillon national.

article, copié textuellement dans l'ordonnance, contenait la nomenclature de tous ces blés. Le Gouvernement a ajouté les Richelles de Naples qu'il a comprises ainsi dans la catégorie des blés durs. On se hâta de réclamer contre une erreur matérielle, en invoquant la notoriété publique. C'était un simple point de fait à éclaircir ; aussi, M. Duchâtel, ministre rédacteur de l'ordonnance, convint-il de la méprise; « après tout, disait-il, il « ne peut y avoir de difficulté dans l'application. Ces « sortes de blés sont durs ou tendres; dans cette der- « nière hypothèse, on ne peut leur refuser le bénéfice « de l'article 2 qui accorde la mouture aux blés ten- « dres sans distinction; si, au contraire, ils sont durs, « ils restent prohibés. » L'intention formelle et avouée du ministre était d'exclure uniquement les blés durs. Le croirait-on! Malgré cette déclaration explicite, l'administration des douanes a constamment opposé le texte de la loi. La lettre a tué l'esprit. Il a suffi d'une erreur palpable pour empêcher jusqu'à ce jour les Richelles d'être admises à la mouture! Ce fait a des conséquences graves pour l'industrie manufacturière, parce que les blés du royaume de Naples sont excellents et que leur emploi serait souvent nécessaire à nos meuniers.

Si l'on objectait qu'on a cru devoir faire une exception pour cette qualité de blés tendres, à cause même de leur essence supérieure, nous demanderions pourquoi la même exception n'aurait pas été étendue aux blés de la Romagne, de la Toscane et à tant d'autres

qui ne le cèdent en rien aux Richelles. Mais, au fond, le motif invoqué serait sans valeur. Il ne faut point perdre de vue que la supériorité dont on excipe réside dans la pesanteur du grain. Or, les déclarations se fesant au poids, il est bien évident que l'agriculture n'est en rien lésée par l'emploi des blés lourds.

En l'état de la question, nous sommes étonnés que le Gourvernement Napolitain n'ait pas réclamé contre l'ostracisme immérité dont on a frappé ses produits. Dans un traité récent conclu avec la France, nous n'avons pas vu que cette rectification ait été mentionnée; cela prouve au moins une singulière incurie de la part du Gouvernement de S. M. Sicilienne.

Au surplus, sur une déclaration de mouture de blés tendres de Barletta ou toute autre des provenances comprises dans l'appellation générale de Richelles, si la question était déférée aux tribunaux, elle serait probablement résolue en faveur du déclarant; il suffirait que le point de fait fût établi par des experts constatant que les blés présentés sont tendres. L'article 2 de l'ordonnance est trop formel pour qu'il pût en être autrement. On a peine à concevoir qu'on n'ait point encore provoqué la solution d'une question aussi importante.

Nous ne saurions trop le répéter, en terminant, la loi qui régit actuellement les céréales a consacré une injustice. Elle a eu deux poids et deux mesures; elle a condamné certains départements du midi à surpayer leur substance alimentaire, dont le prix est diminué

pour la zone septentrionale ; inégalité d'autant plus criante que, déjà, par la nature de leur sol, les départements méridionaux n'obtiennent les blés qu'à des prix plus élevés. Le système des zones admis, n'y aurait-il par lieu de réserver ce *minimum* des droits aux points les plus stériles? Telle serait la marche logique, si, au lieu de se préoccuper d'intérêts particuliers, on songeait sérieusement aux besoins des masses. Mais nous n'élevons point de semblables prétentions que désavouent les saines doctrines, nous réclamons, pour tous les départements français, l'égalité devant la loi, rien de plus, rien de moins !

Le perfectionnement de nos voies de communication doit concourir puissamment à cette unité territoriale que l'Angleterre a déjà conquise. Est-il équitable que des consommateurs français soient obligés d'aller, à grands frais et au moyen d'une double navigation, chercher sur un autre point de la France un droit plus clément qui leur est refusé chez eux. C'est-là une sorte d'abus féodal que les lumières de l'époque feront disparaître. La loi des céréales est pleine de vices, elle contient les dispositions les plus étranges. Ainsi, par exemple, le prix des blés règle le droit sur les avoines! L'examen de ces incohérences accessoires et de ses imperfections de détail serait bien long et momentanément oiseux. Un jour, nous l'espérons, cette question capitale, actuellement éclipsée, reparaîtra sur l'horizon de la France. Elle se présentera aux Chambres législatives, précédée par la réforme de la loi anglaise, et alors, sans

doute, les considérations d'intérêt général que nous avons seulement indiquées prévaudront sur des préventions aveugles et sur des calculs égoïstes.

CHAPITRE XI.

Graines oléagineuses.

La loi du 9 mai 1845, en sanctionnant le nouveau tarif des graines oléagineuses, a commis une grande injustice et une grande faute.

Les débats animés auxquels donnèrent lieu ces violences législatives, sont présens à tous les esprits. Il serait désormais vain et presque ingénu de rappeler ici cet enchaînement de solides raisons qui militait en faveur d'une équitable modération de droits. L'intérêt commercial et maritime, celui des industries vouées à la trituration, celui de la savonnerie et de l'agriculture méridionale se réunissaient pour réclamer à l'envi contre l'arrêt de proscription rédigé par quelques industriels et quelques producteurs du Nord.

Malheureusement, en France, il s'est formé une coalition formidable et redoutée même du pouvoir, qui réunit en faisceau toutes les productions privilégiées, toutes les industries basées sur l'exclusion et le monopole. Aussi, n'a t-il pas suffi à la cause que Marseille avait mandat de défendre au nom du pays, d'être la plus juste, la plus profitable aux masses. Elle

a succombé devant les sommations des confédérés du Nord.

Cette lutte donna lieu à de curieuses remarques.

D'abord, les industriels du Nord, qui élevaient, en 1845, de si bruyantes réclamations contre l'introduction trop facile des graines exotiques, n'avaient pas toujours manifesté la même répulsion contre ces produits oléagineux. Aussi long-temps que l'admission des graines à un taux de droits peu élevé, avait tourné au profit à peu près exclusif de leurs fabriques, ces industriels s'étaient bien gardés de se plaindre! Dès que le Midi eut fondé ses huileries, les clameurs commencèrent contre cette légitime concurrence! (1)

(1) Invoquant le motif que la graine s'abâtardissait en France, et que les semailles avaient besoin de se régénérer avec des produits exotiques, les départements du Nord avaient obtenu qu'on réduisit à un simple droit de balance la taxe qui pesait sur les graines, considérées jusqu'alors comme fruits médicinaux: C'était là un véritable service rendu au pays. A l'aide de ce passeport agricole, on introduisit des masses de graines qui, triturées dans des usines spéciales, versèrent sur le marché des fontaines d'huile; nouveau bienfait dont le consommateur était redevable à l'industrie du Nord. Marseille ne tarda pas à reconnaître que tant de graines importées ne pouvaient trouver place dans les sillons; elle fit son compte et soupçonna les bénéfices que donneraient la trituration des graines et leur conversion en huile; elle voulut donc profiter de sa position et exploiter de son côté les graines provenant des parages méridionaux. C'est alors seulement que les départements du Nord prêchèrent la croisade contre notre port; comme on le voit, il s'agissait, non pas d'une question de principe, mais d'une simple rivalité de zone.

Il fut démontré que les intérêts agricoles de la France septentrionale n'étaient point la raison, mais le prétexte des attaques, puisque, jusqu'à ces derniers temps, il avait été importé par le Nord plus de graines exotiques qu'il n'avait été expédié d'huile de graine du Nord dans le Midi.

Le fait était manifeste; mais le jour où le sésame, importation propre au Midi, vint prendre sa place parmi les matières des huileries, la partialité devait éclater : on demanda, contre le Midi, la prohibition indirecte du sésame.

L'industrie méridionale comparut donc en accusée, sous l'inculpation d'avoir alimenté notre navigation, installé de belles usines, occupé des milliers de bras, doté nos contrées d'un engrais précieux, procuré à nos troupeaux un aliment pour la saison rigoureuse, et amélioré, dans l'intérêt général du pays, la fabrication du savon; pour le crime irrémissible d'avoir osé emprunter à la concurrence le droit de faire ce qu'avait fait le Nord jusqu'à ce jour. L'industrie méridionale fut traduite aux assises parlementaires; tous les efforts d'un défenseur éloquent furent inutiles. Elle succomba.

Au milieu de ces discussions, l'attitude du Gouvernement fut étrange. Des convictions et point de courage : une limite de tarif adoptée, proposée, puis abandonnée tout à coup pour obéir à l'absolutisme du Nord prohibitioniste; l'oubli de ce qui est juste érigé en raison d'Etat; le faible sacrifié au fort, par expédient de cabinet: tel fut le résultat déplorable, au point de vue moral, des faiblesses de l'administration.

Comme tarif, la loi du 9 juin 1845, foula aux pieds tous les principes de justice.

Le Nord se plaignait de l'extrême richesse oléagineuse du sésame, lui qui s'en fût prévalu, si cette graine fût échue à son lot géographique! On accusait donc la différence des rendements; on disait : la graine de lin donne, en huile, un rendement de 30 %; le sésame, au contraire, en fournit jusqu'à 50 %.

Que pouvait-on faire de plus que d'introduire un système différentiel de droits, proportionnel à la quotité respective des rendements? D'après cette base, le *maximum* du droit sur le sésame n'eût pu, sans iniquité, excéder 5 fr. là où la graine de lin serait soumise à payer 3 fr.

Au lieu de cela, que fit-on?

Pour les provenances par navires français, de la Mer Blanche, de la Baltique, de la Mer Noire et de la partie orientale de la Méditerranée (au delà des caps Razat et de Matapan) le tarif porte, y compris le décime :

Sésame	F.	11	00
Œillettes et colza		5	50
Lin et autres		4	40

Révoltante inégalité qui frappe le sésame méridional d'un droit double eu égard aux œillettes et colza du Nord, et qui place dans le rapport de 11 à 4. 40, la taxe respective du sésame et des graines de lin, alors que leur rendement oléagineux est, tout au plus, dans le rapport de 5 à 3.

La partialité est trop palpable pour qu'il soit nécessaire d'ajouter un mot.

Telle a été cette loi. — Voyons ses fruits.

Nous allons donc étudier les résultats qu'a produits cette énormité législative, dernier baiser du système protecteur.

Pour justifier l'augmentation du droit, on affirmait que cette aggravation de taxe serait supportée, non point par le consommateur français, mais exclusivement par le producteur étranger. On disait : les prix baisseront sur les marchés de production, en raison de l'élévation même du droit.

Les faits sont venus donner un premier démenti à cette prévision. La grossière erreur de ceux qui s'en fesaient un argument venait de ce qu'ils ne voulaient voir, dans cette question de prix d'origine, qu'un débat circonscrit entre le marché producteur et le marché français consommateur, comme si celui-ci était le seul et pouvait avoir la puissance de dominer la valeur commerciale du sésame ! On n'avait pas tenu compte des autres marchés européens, de leurs besoins, de la douceur comparative de leurs droits d'entrée ; on n'avait pas songé que l'industrie des huileries se propage au dehors, et que les pays producteurs peuvent se passer de notre consommation française.

Aussi, qu'est-il arrivé ? Le sésame, bien loin de valoir moins qu'avant la loi, a haussé au delà même de la limite supérieure indiquée par la perception du nouveau droit. Le sésame s'est payé, sur les lieux d'origine, à un taux plus élevé que le prix antérieur augmenté du droit nouveau.

La conséquence de ce fait est malheureusement fort claire : Le consommateur français a supporté la totalité du nouveau droit.

Quelle a été l'importance des introductions de graines oléagineuses à Marseille, sous l'empire des taxes votées en 1845?

Ce serait un point de départ totalement inacceptable que celui d'un relevé des importations de l'année entière, comparé à celui de l'année précédente.

La loi du 9 juin, promulguée le 13 juillet, n'est devenue exécutoire que vers la fin du même mois. Ses effets n'ont porté que sur les six derniers mois.

Au contraire, c'est en profitant du reste de faveur qui résultait de la législation antérieure, que le commerce des graines a opéré, se hâtant de multiplier ses importations à l'ancien droit.

La confusion des 2 semestres aboutirait donc à un résultat mensonger. — Si, au contraire, l'on s'en tient au relevé des importations de graines à Marseille, du 1er juillet à fin décembre 1845, on trouve à faire les rapprochements suivants :

Les 6 premiers mois de 1845 avaient été témoins d'une introduction de kil. net..... 39,829,806.

Les 6 derniers mois n'ont plus offert en importation de graines, que kil... 10,775,250.

Au surplus, ces effets de la loi ont été confirmés sous nos yeux par le spectacle que nous offre l'industrie huilière, depuis le vote déplorable qui est venu la frapper.

Toutes les usines marseillaises ont été forcées de réduire leur travail ; plusieurs se sont fermées ; celles qui ont continué à triturer, n'ont travaillé que sur les approvisionnements faits avant la promulgation de la loi.

En fixant une énorme surtaxe sur les graines qui viendraient par navires français, on avait cru accroître l'aliment de fret réservé à notre pavillon, et lui ouvrir la route de la Mer Noire ; les sévères représailles exercées contre les bâtiments français par un ukase de l'empereur de Russie, viennent de nous fermer cette mer (1).

(1) A partir du 1er janvier 1846, les marchandises apportées en Russie sous pavillon étranger, quelle qu'en soit la provenance, paieront un droit additionnel de 50 °/. en sus des droits dont ces mêmes marchandises sont frappées en vertu des dispositions du tarif. Les navires étrangers paieront dans les ports russes un droit d'un rouble argent par *last* à leur entrée, et autant à leur sortie.

Ces prescriptions rigoureuses, principalement dirigées contre la France, ne manquent pas leur but. Les pavillons de la Belgique, de la Hollande, de la péninsule Espagnole et des divers états italiens ne sont que faiblement atteints, attendu que leurs relations avec la Russie, sous leur propre pavillon, sont insignifiantes. La navigation française, au contraire, avait, dans ces dernières années, pris un notable développement. Le mouvement commercial, importations et exportations réunies, qui n'avait offert, en 1825, que le chiffre de 25 millions, s'était élevé, en 1842 et 1843, à la somme moyenne de 71 millions. Pendant les quatre années qui se sont écoulées de 1840 à 1843, la moyenne de nos navires, à l'entrée, a été de 87, à la sortie, de 71. Si donc, comme l'indique suffisamment sa date, l'ukase russe a été dicté sous l'impression de notre dernière loi de douanes,

On avait voulu, en surtaxant les graines oléagineuses, favoriser nos propriétaires d'oliviers. On a fait augmenter les huiles de graine ; mais celles d'olive n'ont éprouvé aucune augmentation de prix.

Le renchérissement des huiles de graine devait être le dernier coup porté à notre fabrication du savon. Nous avons été témoins de ce fatal contraste, que, pendant que le prix des huiles de graines s'élevait, celui du savon baissait. Aussi, toutes les usines à Marseille ont-elles ralenti leur feu ; et la plus importante d'entr'elles a totalement cessé de travailler. Comment en serait-il autrement? On fait, en France, du savon avec toute espèce de corps gras, avec le suif, le saindoux, l'huile de palme. Ces diverses matières, que les départements du Nord se procurent bien plus facilement que ceux du Midi, sont admises en France à des droits modérés. La législation favorise ainsi l'emploi des produits inférieurs, la mauvaise fabrication.

Le Midi, au contraire, est en position de verser dans la consommation des produits bien meilleurs, résultat de la combinaison des huiles d'olive et des huiles de graines. Mais ces matières sont renchéries par des droits de douane excessifs; en sorte que la bonne fabrication, celle que l'intérêt universel des consommateurs devrait rendre l'objet de la sollicitude du pouvoir, celle-là est

on voit tout ce que nous a coûté l'augmentation si impolitique du tarif sur les graines oléagineuses ; car, il ne faut point se le dissimuler, les ports russes, par le seul effet des représailles du Czar, sont aujourd'hui complétement fermés à nos navires.

écrasée de charges, sacrifiée. Sous le poids d'une condition si inégale, la fabrication du savon dans le Midi ne peut que succomber, et elle s'éteint.

Les résultats de l'augmentation des droits sur les graines ont donc été ceux ci :

Interruption de nos rapports avec l'Orient, quant à cet article;

Exclusion de notre pavillon de la Mer Noire par suite de l'ukase de l'empereur de Russie;

Réduction notable du travail actuel de nos huileries, et peut-être, avant peu, cessation absolue de leur activité;

Avantage procuré au commerce étranger sur les lieux de production, au détriment du nôtre, qui est placé dans l'impossibilité d'offrir les prix que paient nos rivaux;

Développement des huileries étrangères : l'industrie que la France a eu la démence de proscrire, d'autres peuples se hâtent de la faire fleurir chez eux;

Souffrance et diminution de notre fabrication à savon ;

Enfin surélévation de charges pour le consommateur français qui, toujours oublié parce qu'il est tout le monde, supporte seul la totalité du nouvel impôt.

Disons-le donc : l'expérience n'a pas tardé à faire ressortir des résultats affligeants. Les premiers effets de la loi du 9 juin dernier ont porté de funestes atteintes au commerce extérieur, aux huileries, à la savonnerie, à la marine française. Ils on été sans profit

pour les producteurs d'huile d'olive. Les producteurs d'huile de graine n'ont pas vu leurs débouchés s'accroître dans le Midi. Ont-ils mieux profité, chez eux, des résultats de la loi? A-t-on beaucoup gagné dans le Nord à toutes ces entraves? Nous ne le croyons point. Nous avons de bonnes raisons pour croire, au contraire, que l'arme dirigée contre nous a éclaté dans les mains imprudentes qui l'avaient maladroitement chargée. Il serait curieux que les intérêts, ainsi fourvoyés, vinssent un jour faire amende honorable sur leur propre égoïsme ; mais, dans tous les cas, si les prévisions avaient été bien assises, si quelques départements devaient profiter effectivement de la brèche faite aux principes et à l'intérêt général, jamais nous n'admettrons que le pays entier soit taillable et doive être tourmenté dans ses plus utiles industries, pour l'avantage de quelques localités vivant du monopole des tarifs. Un surcroît de valeur, procuré artificiellement aux produits de quelques agriculteurs du Nord, ne saurait être, aux yeux des hommes impartiaux, véritablement amis du pays, une compensation aux préjudices immenses causés aux intérêts méridionaux les plus vitaux et les plus importants.

CHAPITRE XII.

—

Question des Sels.

—

La suppression générale de toutes les taxes est une pure théorie. Ce rêve économique que certains esprits font sur l'oreiller de la science, ne pourra jamais se réaliser. Tant que la société vivra d'ordre, de justice, d'administration; tant qu'elle aura besoin de routes, de canaux, de gendarmes, la société devra être naturellement contribuable des charges qu'elle rend nécessaires et dont elle profite exclusivement.

Cela posé, nous disons qu'il existe deux natures d'impôts : celui que l'on paie à l'état, en retour des services octroyés; celui que l'on paie aux particuliers, sous le prétexte de protection nationale, et qui constitue une sorte de liste civile en faveur de quelques industries privilégiées. Le premier est une dette sacrée, le second une taxe parasite.

Tels sont les principes généraux que nous admet-

tons en matière d'impôt, et qui nous paraissent à l'abri de toute critique. Venant au fait particulier qui forme la matière de notre chapitre, nous commencerons par nous demander de quelle nature participe la taxe du sel.

Doit-elle figurer dans la première ou la seconde catégorie ?

La réponse ne saurait être douteuse. Le sel appartient à cette nature de produits sur lesquels le gouvernement s'est toujours réservé la haute main. Autrefois, sous le nom de gabelle, l'impôt du sel était perçu par des fermiers qui, moyennant une redevance, percevaient pour leur compte. La douane aujourd'hui se charge de ce service pour le compte direct de l'état ; mais dans l'un et l'autre cas, l'impôt du sel constitue une branche nette du revenu public. C'est un impôt de consommation, purement fiscal, et réparti sur l'ensemble des contribuables. D'après les calculs établis, il produit annuellement 70 millions au trésor. Certes, c'est là un chiffre important, et une branche de recette qui, avec les charges chaque jour croissantes de l'état, n'est pas à dédaigner. Toutefois, quelques radicaux ne craignent pas d'en faire bon marché; coûte que coûte, on est prêt à sacrifier cette taxe, à tort ou à raison frappée d'impopularité. Comme on le pense bien, on a mis en avant quelques calculs pour rassurer les esprits timorés. Arguant de progressions économiques qui, en l'espèce, nous paraissent peu applicables, le rapporteur de la commission dont

nous ne contestons point la bonne foi, s'est laissé bercer par ses propres illusions, et a fait un roman en chiffres. Il a supposé que la consommation triplerait, comme si on allait saler trois fois le pot au feu, parce que le sel diminuerait des deux tiers !

Si de pareilles conjectures devaient se réaliser, ou tout au moins, si la réduction projetée de la taxe devait seulement augmenter la consommation de manière à rétablir l'équilibre de l'impôt, comme cela doit arriver du reste en thèse générale, il ne faudrait certes point balancer; mais si, par des causes particulières, inhérentes à la nature même de cette matière, le trésor au contraire éprouvait une perte sèche, la question, pour les hommes qui raisonnent, se réduirait à ceci : l'impôt du sel une fois diminué, sur quoi prélèvera-t-on le déficit?

Or, nous ne le cachons point, la question devant être ainsi posée, nous ne verrions point, dans l'ensemble des consommations, d'article qui pût être imposé avec des conditions plus favorables pour le contribuable et le trésor.

Généralement, les impôts de consommation sont les meilleurs, en ce sens que, répartis sur tout le monde, ils ne pèsent lourdement sur personne. Sans doute, il y a des exceptions : le blé, par exemple, comme nous l'avons établi dans un de nos précédents chapitres, pèse infiniment plus sur les classes laborieuses que sur les classes riches, car le pain, constituant la nourriture principale des uns et l'accessoire des au-

tres, l'équilibre est rompu par la différence des consommations relatives. Mais hâtons-nous d'ajouter que c'est là une exception.

Le sel particulièrement rentre dans la règle; la variété des mets qui composent la table du riche absorbe une grande quantité de cet ingrédient; d'un autre côté, le pauvre, pour donner de la saveur à des mets simples et fades par eux-mêmes, fait une consommation importante de sel, en sorte que, par des causes différentes, la proportion est à peu près rétablie.

Voilà pour la répartition de l'impôt.

Et qu'on n'allègue point les modifications que pourrait apporter à la consommation humaine la réduction de la taxe. La consommation du sel n'est point élastique; pour les articles de fantaisie, une diminution de droits implique toujours un accroissement de consommation; mais avec les objets de première nécessité, cette bascule n'est pas aussi rigoureuse. La valeur du sel, y compris le droit, est trop minime, et sa vertu, comme condiment, trop grande pour qu'un dégrèvement quelconque puisse exercer une influence sérieuse. On évalue à 7 kil. par tête la quantité du sel qui est consommée, annuellement; il s'agit d'une consommation journalière de 20 grammes environ. Or, nous le demandons, dès qu'on tombe dans ces infiniment petits, l'amélioration est tout-à-fait insensible. Remarquez, d'ailleurs, que le sel, par son essence lourde et sa nature encombrante, entraîne des frais de transport qui en doublent la valeur; pour les pays de l'intérieur,

éloignés des marais salans, et c'est presque la généralité de la France, la diminution de l'impôt passera comme inaperçue.

D'un côté donc, division à l'infini de l'impot, répartition égale, recette précieuse pour le trésor. De l'autre côté, effet à peu près nul de la réduction, augmentation non probable de la consommation humaine, perte réelle pour le revenu public. Tels sont les motifs qui nous semblent réclamer la conservation de l'impôt, en ce qui touche seulement la consommation de l'homme.

Mais le sel ne se borne point à cet emploi. C'est une matière première qui entre dans une foule de fabrications, notamment pour la confection des soudes factices et pour la conservation des poissons; c'est un aliment apéritif pour l'élève des bestiaux; enfin, s'il faut en croire certains agronomes, ce serait un engrais excellent pour les terres.

Comme ingrédient manufacturier, comme substance agricole, le sel ne serait plus également réparti. Il est évident que, dans ces diverses hypothèses, l'impôt affecte plus particulièrement certaines classes de la nation; chaque industriel, chaque agriculteur, dans ce cas, représente des intérêts étendus et complexes, et la diminution de la taxe sur le sel, portant sur des arpens de terre ou sur des têtes de bétail, peut agir d'une manière décisive sur l'extension de l'emploi.

A ce point de vue, la réduction sollicitée est juste. Mais hâtons-nous d'ajouter que déjà la loi du 26 juin

1840 a adopté le principe de l'emploi *en franchise ou avec modération de droits du sel de toute origine, des eaux salées ou de matières salifères, à destination des exploitations agricoles ou manufacturières et de la salaison, soit en mer, soit à terre, des poissons de toute sorte.*

En l'état de ce précédent législatif, il ne s'agit donc plus que d'appliquer un vote déjà consenti.

Il eût été par trop absurde de ne pas se montrer tolérant vis-à-vis d'une branche d'industrie qui est une des ressources les plus précieuses de notre marine, alors qu'en faveur de ce grand intérêt, l'état s'impose journellement des sacrifices, et accorde des primes aux grandes et aux petites pêches.

Aussi, la salaison du poisson n'a jamais fait question ; nonobstant son désir de nivellement, le rapporteur n'a pas touché à cette arche sainte.

L'emploi du sel en franchise, pour la salaison du poisson et pour la fabrication des produits chimiques, a été autorisé par des réglements spéciaux qui prescrivent les formalités et les procédés de dénaturation dont l'efficacité a été reconnue. Malheureusement l'emploi du sel pour l'élève des bestiaux a présenté de plus grandes difficultés. Il s'agit de trouver une substance étrangère, dont le mélange rende le sel non comestible pour l'homme, sans empêcher sa consommation par les animaux, et avec cette condition que le sel ne puisse jamais être restitué à sa pureté primitive qu'avec des dépenses supérieures à la valeur des droits dont il aura été affranchi.

Tels sont les véritables termes du problème. Comme on le voit, c'est une question de science, et non point de législature.

La chimie a fait des découvertes bien autrement compliquées; nous avons la conviction que, si une prime avait été attachée à la solution du problème dont il s'agit, il aurait été depuis long-temps résolu. Sans doute, c'était le devoir de l'administration, mais c'était plus encore l'affaire de l'agriculture. Et, quand nous voyons les congrès agricoles ne pas prendre l'initiative dans une question aussi capitale, ne pas s'imposer eux-mêmes certains sacrifices, nous sommes tentés d'en induire que les bienfaits du sel, appliqués à l'élève des bestiaux, ne sont pas aussi grands qu'on le suppose.

Quant à l'emploi du sel comme engrais, il nous paraît d'une application plus facile, en ce qui concerne la garantie de l'administration; en effet, là il n'est plus nécessaire, comme avec l'élève des bestiaux, de conserver les vertus comestibles; il s'agit seulement de dénaturer le sel de manière à ne plus pouvoir le rétablir dans son état primitif. Comme on le voit, c'est la partie la plus facile du problème. En Belgique, on est parvenu à concilier, de ce côté, les garanties du trésor avec les besoins de l'agriculture. Nul doute qu'on ferait de même en France; mais si l'on n'insiste pas, c'est que nos terres s'accommodent peu de ce moyen de fertilisation. Les essais qui ont été faits dans la zone méridionale ont eu des résultats négatifs.

M. Lullin, de Châteauvieux, s'exprime ainsi dans ses voyages agronomiques :

« L'usage est de se plaindre de l'impôt qui pèse « sur le sel, et c'est au profit de l'agriculture qu'on « porte ces plaintes. Considéré comme engrais, c'est « une ineptie qu'il faut laisser de côté. Comme ali- « ment pour les bestiaux, il est certain qu'il leur « est agréable et que, dans beaucoup de contrées, il « leur est d'une salubrité essentielle. Mais on ne sau- « rait dire sans exagération que l'impôt qui en aug- « mente le prix, cause un détriment notable à l'agri- « culture. »

Si nous émettons les doutes qui ont été exprimés par des agriculteurs sincères et expérimentés, ce n'est pas que nous considérions la réduction de la taxe comme devant être sans effet, mais nous avons à cœur de nous tenir en garde contre certaines exagérations.

Qu'on dégrève l'agriculture, rien de mieux : partisan des idées libérales en matière d'impôt, nous verrons toujours avec reconnaissance que l'on entre dans une voie plus large ; seulement, nous protesterons contre tout système qui tendrait à faire payer certaines améliorations probables, mais éventuelles, en faveur de l'agriculture, par des aggravations de charges positives sur certaines branches d'industrie.

Comme on le sait, les sels nécessaires aux fabriques de soudes factices leur sont actuellement livrés en exemption de droits ; les produits des fabrications auxquelles cette exemption profite, sont les principaux agents d'autres industries très-importantes.

En proposant la réduction de la taxe du sel, la commission de la Chambre des députés, pour compenser le déficit qu'éprouverait le Trésor, a proposé un impôt de F. 10 sur le sel que l'industrie manufacturière emploie actuellement en franchise de droits.

Nous n'entrerons point dans les calculs plus ou moins contestables sur lesquels s'appuie l'argumentation ; nous nous bornerons à citer quelques-unes des considérations mises en avant pour étayer cette singulière théorie :

« La commission, dit l'honorable rapporteur, ne « comprendrait point pourquoi l'industrie obtiendrait « une faveur refusée à l'agriculture. »

Nous avons expliqué ce pourquoi, et nous avons indiqué la marche à suivre pour résoudre une question qui est du ressort exclusif de la chimie. A cette heure, le Conseil-d'Etat est saisi d'un projet d'ordonnance qui a pour but de déterminer les conditions d'application de l'immunité aux emplois agricoles ; preuve évidente, remarquons-le en passant, que le motif principal dont le rapporteur excipe, n'est pas exact.

Il serait peu juste de retirer l'immunité accordée à l'industrie par cette considération dont on s'est encore prévalu que 30 *fabriques seulement, se recommandant par leur importance, ont été admises au bénéfice de l'immunité.* Qu'importe en effet le nombre des fabriques, si leurs produits alimentent une multitude de consommateurs ?

Quant au motif tiré soit de l'insignifiance des quan-

tités de sel qui entrent dans les produits, soit du peu d'influence du droit sur les prix des objets dans la fabrication desquels ces produits sont employés comme agents principaux, les faits suivants suffiront pour le faire apprécier.

Les trois produits de nos fabriques de soude sont : le sulfate, le sel de soude, et la soude.

100 kil. de *sulfate de soude* valent 13 fr. ; il entre dans leur composition 91 kil. de sel qui, au droit de 10 fr., paieront 9 fr. 10. L'imposition du droit projeté occasionnerait donc une augmentation de 70 °/₀ sur la valeur du sulfate de soude.

100 kil. de *sel de soude* à 80 degrés, valent F. 38. La composition de ces 100 kil. exige l'emploi de 187 kilog. de sel qui, soumis au droit de F. 10, paieraient 18 fr. 70. Le prix du sel de soude serait donc augmenté de 50 °/₀ environ.

100 kilog. de *soude* valent 9 fr. 50. Il entre dans leur fabrication 67 kil. de sel qui, au droit de F. 10, paieraient 6 fr. 70. L'augmentation sur le prix des soudes serait donc de 70 °/₀.

Ces chiffres répondent à l'assertion contenue dans le rapport, à savoir que le sel entre pour une faible proportion dans les produits que la chimie élabore, et que la taxe de F. 10 dont ils seraient frappés, taxe évidemment modérée, n'affecteraient qu'imperceptiblement le prix de ces produits. Or, nous le demandons, comment les augmentations que nous venons de détailler n'influeraient-elles point d'une manière sé-

rieuse sur l'industrie, et n'amèneraient-elles pas une réduction notable dans les consommations?

L'énumération des industries par lesquelles ces produits chimiques sont employés, suffira pour indiquer combien d'intérêts seraient compromis par l'adoption d'une mesure qu'on a l'air de regarder comme un objet sans importance.

Le *sel de soude* est utilisé pour les fabrications des verres à glaces, des cristaux et verreries fines, ainsi que pour les blanchisseries et les lessives domestiques.

Le *sulfate de soude* sert particulièrement aux verreries.

La *soude*, qui est le produit le plus considérable de nos manufactures, est un agent essentiel de la fabrication du savon, et le renchérissement de cette substance ne peut manquer d'avoir, sur le prix du savon, une influence très-marquée.

La confection de 100 kil. de savon exige l'emploi de 50 kil. de soude. Si le prix de la soude est augmenté de 6 fr. 70, le prix du quintal métrique de savon sera élevé de F. 3 55. Or, sa valeur étant de F. 74, c'est un surenchérissement effectif de 5 °/₀.

L'augmentation proposée serait donc très-préjudiciable à cette branche importante d'industrie. Les produits sont de première nécessité ; mais, en l'état de la lutte qui existe pour cette fabrication entre le Nord et le Midi, c'est par le bas prix seulement que la consommation peut se développer et même se maintenir.

Depuis quelque temps, chaque année frappe les matières premières nécessaires à cette fabrication. Le droit qui pèse sur les huiles d'olive représente 25 % sur la valeur du savon fabriqué ; quant à la taxe prélevée sur les graines oléagineuses, elle représente 10 %, l'impôt proposé sur le sel ajouterait au moins 5 %. Par l'ensemble de ces causes, l'industrie savonnière serait condamnée à payer 40 % de ses produits en droits de douane, sans compter tant d'autres charges qui l'accablent.

Il est impossible qu'une industrie résiste à des coups si violents et si répétés. Aussi, les faits qui se réalisent chaque jour sont là pour témoigner de la réduction successive et des causes de ruine qui menacent la plus ancienne industrie de Marseille, industrie d'autant plus intéressante que, par ses progrès, elle est peut-être la seule en France à réclamer la lutte sans protection et à armes égales.

L'assujettissement des sels destinés à nos fabriques de soude au droit de F. 10 les 100 kil. frapperait de la manière la plus grave l'industrie des soudes et celle des savons. Ce serait, pour ainsi dire, leur coup de grâce, et cette conviction, basée sur le calcul des probabilités, a dû nécessairement passionner un peu notre sujet.

Faisant la part qui revient à chaque intérêt engagé dans la question des sels, nous résumerons en peu de mots notre opinion. Tous les hommes sérieux qui ne voudront point sacrifier le droit acquis, et qui tien-

dront un compte rigoureux des besoins du Trésor, de l'agriculture et de l'industrie, concluront, comme nous, au maintien de la taxe du sel, en ce qui concerne la consommation humaine; à la suppression réelle de l'impôt, en ce qui touche les emplois agricoles, et au maintien de la franchise dont jouit actuellement l'industrie.

Si, pour rétablir l'équilibre des finances, on avait besoin de sacrifier nos manufactures, comme compensation, nous n'hésiterions point à dire que mieux vaudrait le *statu quo*. En vue d'améliorations conjecturales, on ne peut créer un mal réel.

Nous n'avons aucune objection à exprimer contre les réductions projetées, même pour la consommation humaine, mais à la condition expresse qu'on ne prendra point texte de ces diverses réductions pour aggraver la position déjà si compromise de notre industrie.

Non-seulement de nouvelles charges seraient inopportunes, mais il serait à désirer que, dans l'hypothèse de la réduction, l'administration des douanes exemptât la fabrication des soudes de quelques-unes des conditions onéreuses auxquelles elle est actuellement soumise, conditions dont alors la nécessité sera moins impérieuse, et qui, aujourd'hui même, constituent un luxe de précautions surabondantes et élastiques. Nous voulons parler de cette obligation à laquelle est tenu le fabricant de dénaturer le sel avec 1/2 p. °/₀ de charbon, 1/2 p. °/₀ de goudron et 17 p. °/₀ de sulfate, ce qui constitue l'industrie en frais d'un double travail.

Un pareil exercice, qui vient en surcroît des précautions prescrites et légales, est une garantie que l'administration veut se donner vis-à-vis de ses employés; mais l'industrie paie, en définitive, les frais de cette suspicion, et peut craindre de son côté que l'application rigoureuse du mélange ne se fasse pas avec une parfaite égalité dans tous les établissements. La douane ne peut trouver mauvais le doute que nous exprimons, alors qu'elle donne elle-même l'exemple de la méfiance vis-à-vis de ses propres agens. Nous ne verrions pas pourquoi les employés qu'on peut soupçonner de faillir dans un sens, seraient infaillibles dans l'autre.

La question que nous soulevons fut dans le temps instruite; la généralité des fabricants demandaient, comme de raison, la suppression de ce surcroît de précautions arbitraires; quelques-uns, le croirait-on, furent d'une opinion contraire. Ce qui fit dire fort judicieusement à l'énergique et intelligent directeur de Rassuen, « si j'étais directeur des douanes, je ne vou-
« drais pas d'autre preuve des abus existant, que cette
« divergence même d'opinion dans une pareille ma-
« tière. Si l'on demandait aux hommes condamnés à la
« bastonnade ce qu'ils pensent des coups de bâton,
« on n'en trouverait certainement pas un seul qui
« devînt le panégyriste de ce genre de correction.
« Or, quand des fabricants font brêche à ce principe
« logique, on peut nécessairement soupçonner que,
« pour eux, les coups de bâton ne portent pas. » Nous

sommes de l'avis de M. Prat, et nous adoptons de tout point sa spirituelle argumentation, aussi bien que ses conclusions.

Revenant au fond même de la question, nous ferons, en terminant, une réflexion qui nous paraît décisive au point de vue même de la réduction projetée.

Evidemment la commission, c'est une justice à lui rendre, a eu l'intention d'être, avant tout, utile au consommateur. Or, cet intérêt si respectable nous semble, dans tous les cas, sacrifié. Car, de deux choses l'une; ou bien nos prévisions s'accompliront et la consommation restera presque stationnaire, ou bien les conjectures du rapport se trouveront réalisées et la consommation augmentera considérablement; or, dans la première hypothèse, nos appréhensions étant légitimées, nous avons raison en fait et en principe, et nos conclusions doivent être nécessairement maintenues. Dans la seconde hypothèse, le producteur du sel gagnera seul; tout le bénéfice de la réduction, rêvé dans l'intérêt des masses, ira dans la bourse de quelques propriétaires de salines. Il est facile de comprendre ce résultat. La production du sel est limitée, la hausse dans les prix suivra simultanément l'augmentation de la demande, les monopoles s'organiseront. N'avons-nous pas des faits analogues? Les propriétaires de salines, nominativement, n'ont-ils pas commis des coalitions, n'ont-ils pas créé artificiellement une augmentation de leurs produits? Et le gouvernement

n'a-t-il pas pris des mesures pour obvier aux inconvénients signalés? On sait qu'il a autorisé, exceptionnellement, l'entrée des sels étrangers pour la salaison des poissons provenant de nos pêcheries. Comme on le sait, le prix du sel s'est élevé, en 1845, de 15 fr. à 40 fr., pour redescendre aujourd'hui à 30 fr. les 1000 k. Le gouvernement a jugé que cette augmentation occasionnerait un préjudice notable à nos grands armements de pêche, et a autorisé les armateurs français à s'approvisionner pendant un an en Espagne et en Portugal. Or, s'il en est ainsi, si nos pêcheurs ne peuvent supporter un accroissement de prix de 1 fr. 50 à 2 fr. 50 par 100 kil., que serait-ce de l'augmentation, bien autrement considérable, que déterminerait l'accroissement de consommation supposé, s'il venait à se réaliser. Dans l'hypothèse, il est probable que les prix de 40 à 45 fr. deviendraient constants et force serait bien de demander que la faveur exceptionnelle, tout récemment consentie, devînt générale et permanente.

Il faudrait, tout au moins, qu'une digue salutaire fût mise aux prétentions des producteurs de sel, et qu'on suspendît sur leur tête la menace de l'importation en franchise des sels étrangers, toutes les fois que le prix du sel indigène dépasserait la limite qui doit laisser au producteur une rémunération satisfaisante.

De cette manière, si la réforme ne fesait pas de bien, du moins ne ferait-elle point de mal. Mais, est-ce la

peine, nous le demandons, pour une mesure qui, dans les meilleures conditions, serait sans résultat utile, d'ébranler l'équilibre du fisc, de toucher à une tarification qui est jugée sévèrement, avec les préjugés attachés à l'ancienne gabelle, mais qui peut être si facilement légitimée ?

L'engouement de la réduction dans la taxe des sels est tel, que M. de Saint-Priest a proposé à la chambre de voter le remboursement de la rente 5 p. % et d'affecter les économies qui en proviendraient à la diminution de cet impôt spécial.

Certes, si la France était décidée à un acte pareil, elle pourrait appliquer un peu mieux ses économies. Combien serait plus utile, par exemple, la réduction de l'impôt sur le vin.

La culture de la vigne s'étend en France sur deux millions d'hectares, elle intéresse soixante-seize départements ; le vin est la seule denrée qui soit grevée d'un impôt à l'intérieur ; il paie sept à huit taxes différentes dont l'ensemble dépasse parfois la valeur de la matière imposée. Cet impôt présente de plus une assiette inégale, il pèse principalement sur la boisson du pauvre, les liquides des meilleurs crûs payant le même droit que les vins communs.

L'exagération de l'impôt du vin n'est pas seulement une monstruosité fiscale ; elle constitue une prime en faveur des sophistications qui enfantent plus d'une fois des perturbations physiques, et des dégradations morales.

La production vinicole est la spécialité de la France: elle tient aux racines du sol; et, par une étrange anomalie, c'est pour elle précisément que notre législation se montre marâtre.

En France on est essentiellement bucolique; on ne parle de l'agriculture qu'avec attendrissement, comme un auteur l'a dit avec beaucoup de raison: « l'agriculture est une selle à tous chevaux entre les mains de nos législateurs; veut-on dépopulariser un impôt, on s'efforce de le représenter comme attentatoire aux droits de la propriété rurale etc. »

La vigne seule est traitée en paria. Pourquoi cette exception? Ne fait-elle point partie de la grande famille? La fille du Midi aurait bien droit, ce nous semble, à sa part de tendresse. Si, comme tant d'autres cultures, la vigne s'alimentait du système protecteur et vivait en parasite aux dépens de tout le monde, alors peut-être userait-on à son égard de quelques ménagements; mais elle ne demande pour vivre qu'un peu de liberté, et on l'accable d'entraves! plus elle a de discrétion et de vertus, plus on la maltraite! c'est pour ainsi dire la Cendrillon de la maison rustique. Cette manière de procéder est peu généreuse, et il faut bien espérer que la justice du pays ne fera pas toujours défaut à cette intéressante victime.

CHAPITRE XIII.

—

La Navigation à vapeur dans la Méditerranée.

—

La machine à vapeur est, sans contredit, une des inventions qui font le plus d'honneur à l'esprit humain. Elle est due au génie de trois peuples : elle tient à l'Angleterre par Watt, aux États-Unis par Fulton, et à la France par Salomon de Caus, Papin et Claude de Jouffroi, glorieux aînés, qui ont préparé la voie au citoyen de la Pensylvanie et au mécanicien de Greenock.

Le force élastique de la vapeur était connue de temps immémorial ; on trouve la description du phénomène dans Aristote et Sénèque ; Héron, d'Alexandrie, s'en était, dit-on, servi, comme force motrice, cent ans avant l'ère chrétienne.

Un espagnol, dès le XVI^e^ siècle, fit l'application du nouveau moteur à la navigation dans le port de Barcelonne, mais on peut juger de l'imperfection des procédés par les expériences malheureuses qui, deux cents ans après, furent faites sur la Seine.

Nonobstant la date ancienne à la quelle remonte la machine atmosphérique de Caus qui avait, en partie, résolu le problème, toutefois, de ce premier pas aux applications ingénieuses qui en sont émanées, la distance parcourue est si grande, les perfectionnements successifs ont été si merveilleux et si féconds, que la machine à vapeur peut être considérée comme l'œuvre du siècle.

L'application de cette découverte à la voie de terre s'est traduite par les chemins de fer. Le raill-way abrége les distances, mêle les hommes et les idées, diminue la chance des guerres qui proviennent presque toujours de malentendus, tend à humaniser les peuples. C'est là le côté social de la machine à vapeur. Quant à ses bienfaits commerciaux, ils sont encore plus incontestables. Le rail-way abrége les distances, sa vitesse facilite le transport de certains produits d'alimentation populaire qui ne pouvaient supporter les lenteurs et les frais du charroi ordinaire; avec un réseau de fer, chaque pays peut déverser son trop plein et réaliser des échanges; le rail-way est utile aux grands centres de population et d'industrie dont il alimente les besoins, et simultanément aux petites localités dont il débouche les produits.

La vapeur, appliquée à la voie de mer, a donné naissance aux paquebots. Cet instrument perfectionné de navigation maîtrise les flots, réduit le nombre des sinistres, régularise des relations que la voile, soumise au caprice des vents, rendait éventuelle et incertaine.

Aujourd'hui, grâce au nouveau moteur, un navire arrive avec la précision d'une malle-poste : avantage inappréciable pour la correspondance et pour les calculs du négociant. Citons un exemple emprunté au commerce levantin ; les navires à voile expédiés de Marseille en Orient trouvaient parfois des vents contraires qui augmentaient pour eux le temps de la traversée présumée. Or, que s'ensuivait-il ? Le mois du Ramadan, époque des réunions mahométanes et des achats commerciaux était passé, et l'armateur subissait les pertes d'une opération manquée. Tout le secret des affaires est d'arriver en temps opportun et à propos ; or, avec la vapeur, le négociant peut combiner ses opérations, à quelques heures près ; le commerce maritime, qui était l'œuvre du hasard, relèvera dorénavant de l'expérience. Les correspondances pourront être mieux établies, et les opérations mieux assises.

Malheureusement, le nouveau moteur ne se prête guère au transport des cargaisons commerciales pour les voyages de long cours. Le combustible, en l'état des besoins de la chaudière, prend la place de la marchandise. Les étapes lointaines de l'Océan, qui nécessitent des approvisionnements considérables de houille, semblent devoir interdire long-temps encore cette navigation spéciale à la marchandise.

En attendant la découverte de quelques procédés pour la concentration du combustible, les mers courtes, bordées de continents, parsemées d'archipels,

sont les seules qui peuvent être fructueusement sillonnées par les vapeurs.

La Méditerranée réunit, à ces divers points de vue, les meilleures conditions. Si l'on jette un coup d'œil sur sa configuration géographique on verra que cette mer semble avoir été créée tout exprès pour la nouvelle navigation.

La France, l'Angleterre et l'Autriche qui se partagent le rôle principal sur le théâtre méditerranéen, rivalisent de sacrifices et d'efforts; ces nations exploitent sur une grande échelle cette branche importante de service, à laquelle se rattachent leurs intérêts et leurs espérances.

L'origine de la navigation à vapeur dans la Méditerranée remonte à l'année 1825.

Le Royal Ferdinand, sorti des chantiers anglais et exploité par une compagnie napolitaine, ouvrit l'ère nouvelle. L'entreprise trouva des actionnaires à Marseille; M. Claude Clerc devint l'agent de cette administration.

L'œuvre parut révolutionnaire, la peur exagérait les dangers de cette navigation, mais la répétition des voyages qui s'effectuèrent sans accident tranquillisa peu à peu les plus timorés, et le nombre des voyageurs nécessita, en 1829, la construction d'un 2^{me} bateau que l'on baptisa du nom *le François* 1er.

Ce parrain, emprunté à l'histoire de France, indiquait que la vapeur tendait à se nationaliser; en effet,

d'honorables armateurs de notre ville (1) firent construire à la Seyne deux bateaux à vapeur : *le Henri IV* et *le Sully* qui, depuis 1830, exploitèrent, concurremment avec l'administration napolitaine, la ligne d'Italie. Les départs, qui jusqu'alors étaient éventuels, se régularisèrent et eurent lieu à jours fixes. C'était le complément nécessaire de l'amélioration introduite par la vapeur.

Le Gouvernement établit à son tour un service postal pour le Levant : réalisation d'une grande pensée qui se produisit en 1828 et dont le mérite revient à M. Gautier d'Arc. On a fait à plusieurs hommes d'Etat une couronne avec des lauriers qui appartiennent à ce modeste consul, et c'est un devoir pour nous de rendre justice à un ami que l'ingratitude et la mort ont entouré d'une double auréole.

Par une malencontreuse idée que peut revendiquer en entier la législature, les paquebots levantins durent faire escale à Livourne, Civitavecchia et Naples. Les conventions postales furent le prétexte, le véritable motif c'était l'appât de quelques voyageurs.

L'Etat se mit ainsi en concurrence avec des sociétés

(1) La maison Bazin, originaire de Genève, a conquis ses droits de bourgeoisie par d'éminents services. Non-seulement elle a pris une intelligente initiative pour la navigation à vapeur, mais elle a, par des études consciencieuses et des sacrifices pécuniaires, muri la question du canal de Marseille.

commerciales qui, déjà, fesaient le service de l'Italie, mais c'était là le moindre inconvénient. La correspondance française fut sacrifiée à cette étroite combinaison; il en résulta qu'un bateau poste partant de Marseille le 1er du mois, arrivait à Livourne le 3 dans la nuit, à Civitta-Vecchia le 4, à Naples le 5, et que, par suite, le toscan, le romain et le napolitain pouvaient répondre à une lettre reçue du Levant 2, 3 et 4 jours après le négociant de Marseille; or, comme à l'arrivée, les mêmes escales étaient touchées par ces bateaux, il s'ensuivait que l'étranger avait sur nous la primeur des nouvelles et une marge de 4, 6 et 8 jours pour effectuer les ordres.

Marseille, comme on le pense bien, n'a cessé de réclamer contre cet avantage qu'un service français assurait à la concurrence italienne, et, pour obvier à l'inconvénient signalé, le Gouvernement a créé, après plusieurs années de souffrance, une ligne qui, de Marseille, touche directement à Malte et de ce port à Constantinople ou Alexandrie.

Six bateaux à vapeur sont affectés à ce nouveau service; c'est un surcroît de dépense, soit 1,500,000 fr. environ à ajouter par an au chiffre de 3 millions que coûtait déjà le service des paquebots-poste; n'est-ce pas payer un peu cher un double emploi, et le casuel de quelques passagers?

Il était bien plus simple de se borner aux voyages directs. L'Etat aurait pu imposer aux compagnies existant les charges de certains engagements diplo-

matiques. Ces compagnies auraient été trop heureuses d'acheter à ce prix l'extinction de la concurrence gouvernementale. Les paquebots du commerce ne manquent point sur cette ligne; on n'en compte pas moins de 11 (1), sans y comprendre 2 bateaux à vapeur en construction à Londres, qui vont incessamment augmenter le lot napolitain sur la ligne italienne.

Tout en reconnaissant les bonnes intentions qui ont présidé à la création des paquebots-poste, tout en admettant les avantages politiques qu'ils ont pu procurer, dans le temps, nous croyons que cette organisation, moitié commerciale, moitié militaire, est une conception bâtarde et non viable. Mieux valait accepter les offres que des compagnies s'empressèrent de faire à cette époque; le Gouvernement en eût été quitte avec une subvention annuelle. Le service entre les mains des particuliers, sous le haut contrôle de l'Etat, eût été à la fois plus complet et plus économique.

(1) Pavillons

Napolitain..	*La Marie-Christine.*
	Le Montgibello.
	L'Herculanum.
Toscan....	*Le Léopold II.*
	La Marie-Antoinette.
Sarde.....	*Le Virgile.*
	Le Castor.
	L'Archimède.
Français...	*L'Océan.*
	Le Rhône.
	Nantes et Bordeaux.

Le Gouvernement, éclairé par l'expérience, paraîtrait disposé à entrer dans cette voie ; malheureusement cet être moral et abstrait est représenté par des départements et des employés qui tiennent à leurs prérogatives. Tant pis si le commerce souffre, tant pis si l'Etat surpaie ; l'essentiel pour eux c'est que leurs fonctions soient conservées. On fait de beaux états, de magnifiques rapports, et l'on prouve que la dignité de l'administration est intéressée au maintien d'une œuvre insuffisante et coûteuse.

En réponse aux prétextes plus ou moins spécieux que la bureaucratie, ce despotisme des Gouvernements constitutionnels, peut mettre en avant, nous allons donner les motifs d'intérêt général qui nous semblent réclamer l'exploitation des lignes par des compagnies.

Et d'abord, nous avons constaté les imperfections du service officiel, au point de vue des itinéraires, et les pertes qui en résultent pour le trésor.

Nous allons maintenant indiquer la lésion qu'éprouvent les intérêts commerciaux, par suite de certains vices inhérents au système des paquebots-poste.

La première condition, pour une création de ce genre, c'est de ne pas rester en arrière des entreprises concurrentes ; célérité dans les voyages, emménagements commodes pour le passager, abondance de l'espace pour les colis, modération dans les prix et les tarifs : tels sont les avantages que présentent généra-

lement les paquebots de l'Autriche et de l'Angleterre, mais non point ceux de la France!

Les steamers de notre correspondance postale laissent beaucoup à désirer, non sous le rapport des hommes, mais des choses. Autant le personnel de nos navires est bien choisi, autant le matériel est mal entendu.

On sait que ces steamers ne peuvent pas, en moyenne, porter plus de 10 tonneaux de marchandises. De là, réduction évidente des transports commerciaux à quelques échantillons dont le fret reste nécessairement fort cher. Le rapporteur qui avait évalué à 216,000 fr. le produit des marchandises, avait compté sans les emménagements vicieux de nos constructions, et sans l'incompatibilité du négoce et de l'épée.

Nous le disons à regret, les steamers qui sortent des chantiers royaux, ne sont point satisfaisants. Construits dans l'éventualité d'une guerre, ils sont, par leurs allures lourdes, peu propres à la marche; les constructeurs particuliers font un navire après l'autre en profitant des améliorations que peuvent conseiller les expériences successives; quant à l'administration elle ne procède point ainsi. Elle travaille en grand, elle coupe plusieurs paquebots sur le même patron qu'elle jette simultanément sur le chantier, et il en résulte que les défauts se reproduisent.

Nous sommes loin de nier les talents qui peuvent se rencontrer dans le corps des ingénieurs de la marine,

recruté parmi les élèves de l'école polytechnique ; les constructeurs du Gouvernement font mal par cela seul qu'ils sont administration. Le vice est dans la hiérarchie même. Comme on le sait, pour avoir le droit de présenter un plan, il faut être ingénieur de 1re classe ; or, tel jeune homme qui pourrait faire bien, est paralysé par l'infériorité de son grade, et le monopole des dessins et des constructions échoit à des fonctionnaires émérites que leur âge rend presque étrangers aux innovations.

Aussi, qu'avons nous en fait de paquebots, des citadelles de bois à gabarit plus ou moins académique, mais qui, par la faiblesse relative de leurs machines, ne repondent pas au but proposé, et se comportent mal à la mer. On a voulu construire des paquebots à double fin, et on n'a en définitive ni bâtiments de guerre ni paquebots-poste.

Voilà pour les défectuosités matérielles ; reste maintenant à énumérer les inconvénients de détail que présente l'exploitation des lignes par l'Etat.

Le surcroît de paie que l'on octroie aux commandants des paquebots, indique assez qu'il s'agit là de faire violence à des préjugés et à des habitudes.

Sans doute, le discrédit qui s'attachait d'abord à ces sortes de fonctions, tend peu à peu à disparaître, mais qu'on ne s'y trompe point, c'est à la condition expresse que l'épée ne déroge pas et qu'elle reste vierge du contact commercial.

Sous ce rapport, l'administration des paquebots se

renferme dans sa dignité, elle ne reçoit de la marchandise qu'à son corps défendant, et sa raideur suscite journellement des obstacles au commerce.

Prenons un exemple, et entrons dans quelques détails.

Lorsqu'un navire arrive d'un pays soumis à quarantaine, chargé de marchandises contumaces qui, par conséquent, doivent être débarquées au lazaret, *l'adressé* est seul autorisé à faire entrer dans cet établissement les portefaix qui doivent recevoir les marchandises à leur débarquement, ouvrir les colis et les mettre en purge d'après les prescriptions sanitaires. Plus tard, il introduit dans le lazaret des emballeurs pour remettre les colis dans leur état primitif, des charretiers pour les enlever, etc., etc.

Il est important de faire observer que le nombre de ces travailleurs varie nécessairement suivant le nombre des colis, leur volume, leur poids, etc., et que l'*adressé* procède avec la plus grande économie, pour ne pas grever la cargaison de frais inutiles, dont le remboursement pourrait lui être contesté.

Voici, d'ordinaire, quel est le nombre des portefaix que l'on attache à la purge d'une cargaison :

Pour	100	balles	2	portefaix.
»	200	»	4	»
»	300	»	4	»
»	400	»	6	»
»	500	»	6	»
»	600	»	6	»

Enfin, au-dessus de 600 balles on place, pour chaque série de 200, 2 portefaix de plus.

L'intégralité des frais de lazaret est supportée par chaque consignataire au prorata de la partie de cargaison qui lui est adressée. La répartition en est faite d'après des bases invariablement établies par les usages du commerce. On comprend, par ce qui précède, que ces frais sont d'autant moins onéreux qu'ils sont plus subdivisés entre un grand nombre d'intéressés.

Voilà se qui se pratique dans la règle générale, et à l'égard des cargaisons arrivant par navires de commerce. Or, voici les étranges dérogations que l'administration des postes a introduites au droit commun, en faveur de ses paquebots.

En premier lieu, la garantie que la loi confère au chargeur contre l'improbité ou même la négligence des capitaines (art. 221 du Code de commerce), lui est enlevée, s'il confie ses marchandises aux paquebots-poste, puisque le réglement pose en principe que ces causes de responsabilité légale ne pourront être invoquées contre les capitaines ou subrécargues des paquebots (1).

Ensuite, comme pour déshériter plus sûrement encore le chargeur de toute garantie, le même réglement a établi que le fret serait payable d'avance au lieu d'embarquement.

(1) Il reste à savoir si les Tribunaux admettraient cette prétention : que l'on peut détruire les effets d'une loi par des conventions particulières, contrairement à l'axiome de droit :

« *Privatis conventionibus juri publico derogari non potest.* »

On pourrait faire observer que la plupart des administrations de paquebots de commerce perçoivent aussi leur frêt au départ; mais il reste encore au chargeur une bien meilleure garantie que celle du capitaine: c'est celle de la maison de commerce à la quelle appartient le navire, et qui s'empressera toujours de satisfaire aux justes réclamations des chargeurs ou des consignataires, parce que, dans l'intérêt bien entendu de l'entreprise, il faut que le commerce sache qu'en cas de perte occasionnée par la négligence de ses agens, la société n'hésite pas à indemniser la partie lésée. En pareil cas, les armateurs de paquebots s'exécutent de bonne grâce, tout comme les compagnies d'assurance, qui paient des pertes souvent douteuses, plutôt que de compromettre leur réputation de loyauté.

Cet intérêt existe-t-il dans l'administration des paquebots-poste? A-t-elle une réputation commerciale, un crédit à conserver? Nullement. Elle est administration publique et voilà tout. Poursuivie, elle emploira, pour se soustraire à une condamnation, tous les moyens qu'une législation exceptionnelle met à sa disposition. D'abord, il faudra l'autorisation du Conseil-d'État; si on parvient à l'obtenir, chose fort douteuse, et si le Tribunal fait droit à votre instance, l'administration attaquée, fidèle aux prescriptions administratives en matière contentieuse, vous traînera en appel, en cassation; en un mot, il vous faudra épuiser tous les degrés de juridiction, perdre en temps

et dépenser en frais vingt fois la valeur de l'indemnité réclamée, avant d'obtenir justice.

Tels sont les dangers que présente l'administration des paquebots à ses chargeurs. Le débarquement des marchandises au lazaret entraîne d'autres inconvénients que nous allons faire connaître. Il suffira de les mettre en regard des avantages qu'offrent les transports par navires de commerce, pour voir auquel des deux modes on doit donner la préférence.

Par une suite naturelle de son système d'irresponsabilité, l'administration des paquebots-poste a déclaré qu'elle n'avait plus à s'occuper des colis, du moment où ils étaient débarqués sur les quais du lazaret. Son mandat, dit-elle, est rempli et c'est à chaque consignataire à prendre soin de sa chose.

Ce principe posé, il faut, de toute nécessité, que les négociants, dont le nombre peut varier à l'infini, fassent entrer *chacun* des portefaix pour soigner leurs consignations respectives et, dès-lors, on conçoit qu'au lieu de trois ou quatre portefaix qu'aurait à placer l'*adressé* d'un navire de commerce, il faudra qu'on en introduise autant qu'il y a de parties de marchandises adressées à différents consignataires. Or, comme les cargaisons venant de Syrie, par exemple, sont extrêmement divisées, il pourra se présenter des cas où dix, douze, quinze portefaix suffiront à peine pour soigner ces fractions de cargaisons. Qu'on juge

par là de quels frais énormes se trouvera grevée chaque marchandise ou partie de marchandise; et ces cas se sont déjà présentés plusieurs fois. Un négociant auquel une simple caisse plumes d'autruche était adressée, s'est vu forcé d'employer un portefaix pour ce colis isolé, et a dû payer 90 fr. de frais !. . .

En commerce rien n'est petit, et, dans cette bataille quotidienne que les ports se livrent avec des centimes, il est facile de comprendre que ce surcroît de frais peut avoir une influence décisive. La marchandise qui emprunte la voie accélérée de la vapeur paie, en outre, un prix si élevé (voir le tarif officiel) que quelques articles riches peuvent seuls supporter la charge. Sous ce rapport, l'administration n'avait pas besoin d'adopter une nomenclature ; l'exclusion des articles pauvres s'effectuait toute seule.

Ces restrictions qui constituent, pour ainsi dire, l'aristocratie du colis, dénotent une tendance anti-commerciale. Il ne serait pas difficile de produire des preuves à l'appui de cet esprit hostile, mais à quoi bon ? Personne ne nie le fait, pas même l'administration qui, au contraire, semble s'en glorifier.

La loi de 1835 avait consacré en principe le transport de la marchandise par les paquebots-poste; or, l'application de cette clause essentielle n'a eu lieu qu'en 1845. N'est-ce pas là, nous le demandons, la meilleure preuve de la répugnance innée de l'administration? Au reste, nous constatons le fait sans com-

mentaire critique ; nous comprenons très-bien cette incompatibilité de l'épée et du code de commerce ; la fusion entre ces éléments hétérogènes nous paraît une utopie que la France poursuit à ses dépens. Cette conviction bien arrêtée, jointe à l'appréciation des services de la vapeur appliqués à la marchandise, donne naturellement nos sympathies aux associations particulières, et nous rend partisan de l'exploitation des lignes par les compagnies.

L'Autriche ne s'est pas mal trouvée de ce système : les heureuses expériences du Lloyd ne peuvent, à cet égard, laisser le moindre doute. Ses débuts modestes contrastent singulièrement avec le degré de puissance auquel cette association est aujourd'hui parvenue. Le Lloyd autrichien, qui ne compte pas moins de 22 paquebots, a construit cet immense matériel avec les bénéfices rendus par les trois premiers bateaux. Ce n'est pas tout, ces instruments de la fortune privée sont devenus de puissants leviers pour la prospérité publique. Trieste a pu attirer à elle, par l'attrait de ses communications rapides, toutes les marchandises précieuses qui forment l'objet d'un commerce important entre la Belgique, la Suisse, les provinces Rhénanes et les contrées de l'Orient. Grâce à la compagnie du Lloyd, Trieste envoie son pavillon partout où sont des hommes et des ballots à transporter. Qu'on aille de Constantinople à Salonique, à Trébisonde, en Syrie, c'est toujours sur des paquebots autrichiens que la distance est parcourue. L'aigle germanique se mul-

tiplie à l'infini et plane sur tout l'empire ottoman, emportant dans ses serres puissantes les toisons de chaque pays.

Quand on rapproche ces magnifiques résultats des déficits que laisse au trésor, et des effets presque négatifs que donne au commerce l'organisation des paquebots telle qu'elle existe en France, on ne peut s'empêcher d'appeler de tous ses vœux le jour où le mobilier maritime du département des finances retournera à son département naturel et sera rendu à la flotte, pour faire place aux paquebots du commerce.

L'Angleterre, qu'on peut certes imiter en pareille matière, ne procède par différemment. Les compagnies péninsulaires, Clunard et la compagnie des banquiers, à laquelle 6 millions de francs sont attribués annuellement à titre de subvention, témoignent, par la ponctualité de leurs services, de l'excellence du système.

Le Gouvernement français est lui-même entré dans cette voie rationnelle et économique pour la ligne d'Alger qui est desservie par la compagnie Bazin à la satisfaction des voyageurs et du commerce. Chose curieuse à remarquer, quelques mauvais bateaux font un excellent service ; que sera-ce quand les rapides paquebots en tôle, construits à la Ciotat, seront adjoints à la correspondance d'Alger. Notre habile constructeur, M. Benet, a résolu, tout comme M. Normand du Hâvre, le problème si difficile de la force et de la vitesse combinées. Quand les bateaux de l'admi-

nistration portent à peine 15 tx. de marchandises, ceux de la compagnie Bazin d'échantillon moindre en porteront deux cents. Quant à la marche, elle sera supérieure d'un nœud à celle des meilleurs paquebots-poste.

Ce simple rapprochement démontre les avantages que doit présenter l'exploitation d'une ligne avec de pareils instruments. Cette supériorité étant démontrée, pourquoi ne suivrait-on pas des errements analogues pour les autres lignes ? Les mêmes causes produiraient les mêmes effets.

Une compagnie qui réunit de vastes capitaux et qui est représentée par une de nos maisons les plus honorables, s'est formée depuis un an à Marseille. Trois paquebots flottent déjà dans le bassin de la Ciotat ; le *Bosphore*, l'*Hellespont* et l'*Oronte*, qu'a fait construire la compagnie Rostand, sont prêts à recevoir leurs machines et à entreprendre les voyages de Constantinople et de la Syrie. Si cette compagnie naissante était encouragée, elle prendrait tous les développements que comportent les besoins de la France dans la Méditerranée, elle pourrait, nous n'en doutons point, se substituer avec avantage aux facteurs de la marine royale et partager la clientèle du Lloyd autrichien.

En temps de paix, ces paquebots du commerce rendraient de précieux services à la correspondance et à la marchandise ; en temps de guerre, ils ne manqueraient certes pas d'emploi utile. Le Gouvernement

trouverait tout prêt un matériel que les particuliers auraient formé à leurs risques et périls, qui, par conséquent, lui aurait peu coûté, et pourrait devenir un puissant auxiliaire pour les escadres.

Au lieu de favoriser ces utiles créations, que fait-on? On élève autel contre autel. Le Gouvernement qui, pendant tant d'années, s'est obstiné, nonobstant les promesses formelles de la loi, à ne point porter de marchandises, s'est ravisé juste au moment où la lacune allait être comblée. L'administration n'a vu, dans la compagnie Rostand, qu'une tentative de concurrence et elle a immédiatement ordonné le transport de certaines marchandises.

Rien, d'ailleurs, ne prouve mieux l'insuffisance de l'administration, pour ce genre de service, que l'élévation de ses tarifs et les lacunes existant dans la nomenclature des articles qu'elle a admis au transport. Les défectuosités du réglement administratif paralysent l'intention qui a présidé à sa pensée, et laissent le champ libre aux pyroscaphes triestins qui chargent, à de meilleures conditions, des marchandises analogues. Il suffit de jeter les yeux sur les états comparatifs des prix, pour se convaincre de la supériorité des lignes autrichiennes. Le Lloyd, ainsi qu'il conste de tarifs imprimés, reçoit la marchandise au fret de

185 fr. les 100 kil. pour la 1re classe.
280 — — 2me classe.
370 — — 3me classe.
1 p. % pour l'argent et les objets précieux

Les petits paquets et les colis jusqu'à 100 liv. de Vienne, équivalant à 56 kil., paient dans la proportion suivante :

p^r —	5 liv. soit env. —	3 k.	le 1/8	(du nolis fixé pour le quintal des marchandises respectives.)	
5 à 10 —	—	3 à 6 —	le 1/4	—	—
10 à 25 —	—	6 à 14 —	le 1/2	—	—
25 à 50 —	—	14 à 28 —	la 1/2	—	—
50 à 100 —	—	28 à 56 —	le nolis entier.		

Ces prix résultent du tarif officiel; mais que de fois la compagnie transige et vient à composition ! Cette marge que laissent les entreprises particulières est un avantage inappréciable. On adopte les variations que nécessitent les besoins, et on est ainsi toujours au niveau des circonstances. La perception pour compte d'un Gouvernement ne se prête point à ces intelligents calculs, le tarif doit être immuable comme la loi ; cette considération seule aurait dû faire octroyer à nos paquebots-poste des bases extrêmement modérées.

Il eût été rationnel de fixer à 300 fr. par 1,000 kil. les marchandises tarifées au poids, et à 225 fr. par mètre cube celles tarifées au volume. Quant au prix de 1 p. °/o fixé pour les marchandises réglées d'après la valeur, il échapperait plus facilement à la critique.

Enfin les paquebots de l'état, vu leur place restreinte, devant surtout servir au transport des échantillons, l'administration aurait dû faciliter les petits colis beaucoup plus qu'elle ne l'a fait.

Mais, nous ne saurions trop le répéter, toutes ces améliorations seraient encore insuffisantes pour répon-

dre aux besoins du commerce; le Gouvernement ne peut compléter son œuvre qu'en accordant des encouragements et des facilités aux compagnies qui viendront en aide à sa tâche, et en s'effaçant tout-à-fait du moment où l'industrie privée pourra voler de ses propres ailes et suffire à tout.

La vapeur date d'hier, et déjà les paquebots couvrent les mers. Nous nous bornerons à résumer ici les forces de la vapeur que représente notre port.

60 stéamers de dimensions plus ou moins grandes desservent les relations marseillaises; les lignes exploitées sont le Levant, l'Italie, la Corse, l'Espagne, l'Algérie, le Rhône, le Languedoc; sur 60 paquebots, le Gouvernement en a 21, les compagnies possèdent le reste. On peut évaluer à 7,000 chevaux la force réunie des stéamers, puissance équivalente à celle que doit fournir, dit-on, le canal de Marseille.

Ce chiffre de 7,000 chevaux est déjà important, mais il croîtra considérablement, n'en doutons point, pour peu que la paix continue. Nous sommes encore au berceau de cette navigation.

Jusqu'à ce jour on a transporté la marchandise avec les passagers, faute d'aliment suffisant pour des affectations distinctes et spéciales. Mais c'est là une combinaison réciproquement onéreuse pour le colis et l'homme (1), combinaison qui se ressent de l'enfance

(1) Aujourd'hui, les marchandises voyageant à grande vitesse avec les passagers, nuisent à la rapidité des voyages et obtiennent

des stéamers, et que la multiplication progressive des relations tend à faire disparaître. Le jour n'est pas loin où l'on donnera au voyageur la somme de célérité dont il a besoin, et à la marchandise le degré d'économie qui lui est indispensable. Sur terre il existe divers moyens de locomotion appropriés aux nécessités de temps et d'argent, tels que la charrette, la diligence et la malle-poste ; c'est l'équivalent de ce système qui manque à la voie de mer, et que dans un temps prochain, doit réaliser la vapeur.

La Méditerranée, où les relations sont si fréquentes, doit se prêter à ce progrès mieux qu'aucune autre mer, et cette circonstance ne contribuera pas peu à l'accroissement de sa navigation à vapeur.

D'autre part, le mariage de l'hélice à la voile est appelé à étendre le domaine du nouveau moteur ; il y a là toute une révolution, pour la marchandise surtout, qui est appelée, par cette combinaison ingénieuse, à faire le tour du monde en bateaux à vapeur.

Marseille ne peut rester indifférente dans la ques-

à grands frais une célérité de transport pour elles fort inutile.

Nos meilleurs paquebots ont une marche de 9 à 10 nœuds. On peut obtenir, pour des paquebots à voyageurs, 12 nœuds.

La dépense, pour faire voyager la marchandise à cette vitesse de dix nœuds, est énorme.

Un paquebot reçoit au plus 700 k. de marchandises par cheval.

Si l'on voulait se contenter de 6 nœuds, pour cette même marchandise, on pourrait en transporter 4 à 5,000 kil. par cheval.

Ainsi donc, pour transporter la marchandise avec cette rapidité de 10 nœuds au lieu de 6, on dépense 7 ou 8 fois autant ! . .

tion capitale qui surgit ; elle doit prendre au banquet nouveau auquel la convie la vapeur, une place proportionnée à son importance commerciale : ceci nous conduit tout naturellement à la question des paquebots transatlantiques.

La loi du 16 juillet 1840, qui consacrait ce service, donnait satisfaction aux intérêts du double littoral qui forme la ceinture maritime de la France. Le Hâvre avait la ligne de New-York, Nantes celle du Brésil, Bordeaux et Marseille se partageaient le service des Antilles, de la Côte ferme et du golfe du Mexique.

Cinq ans se sont écoulés, et cette décision législative est restée à l'état de lettre morte. Le Gouvernement a compris qu'il devait enfin mettre la main à l'œuvre; la loi de 1845 a été présentée aux chambres. Malheureusement, le nouveau plan renverse de fond en comble les bases précédemment posées.

La répartition dont nous avons déjà parlé était dégagée de toute considération parcimonieuse, c'était la mesure d'une grande nation qui se préoccupe de l'intérêt général, sans supputer la dépense du trésor.

Dans le nouveau système, le fisc met en première ligne la question d'économie ; il se réserve d'adjuger l'ensemble du service à une compagnie ; jusque-là, rien de mieux ; notre opinion en pareille matière n'est pas suspecte. Mais ce que nous ne pouvons admettre, c'est la concentration dans un seul port de tous les départs et de toutes les arrivées, monopole menaçant,

auquel prétend le Hâvre, et qui déshériterait, au profit du port parisien, Marseille, Bordeaux et Nantes.

La concentration de tous les avantages sur un point du territoire déjà si favorisé, consacrerait une véritable spoliation, et serait un acte de souveraine injustice. On ne saurait comprendre, en effet, qu'un service subventionné avec l'argent de la France, devînt fatal aux principaux contribuables, et que trois ports de premier ordre payassent au Hâvre le tribut de leur propre déchéance.

Bordeaux a plaidé la question avec cette verve qui caractérise la noble patrie des Girondins; son éloquent plaidoyer nous laisse peu de chose à dire au fond, mais nous ne pouvons passer sous silence un point particulier à Marseille, nous voulons parler de l'exclusion infligée à notre port, dans le cas où l'état serait appelé à effectuer lui-même le service des lignes, à défaut de compagnie concessionnaire. En évincant Marseille de la part si modeste que lui avait réservée la loi de 1840, on a fait preuve d'un dédain que rien ne justifie.

Le peu de compte qu'on a tenu des intérêts méditerranéens exige que nous en relevions ici la valeur.

Personne ne peut mettre en doute l'importance des relations de notre place avec les Antilles, Saint-Domingue, Porto-Rico et l'île de Cuba. Nous possédons le premier marché de France pour la réalisation des principaux produits du Mexique et de la Côte ferme,

à tel point que les ports de l'Ouest sont souvent obligés de nous adresser eux-mêmes les divers articles qu'ils reçoivent de ces parages, et dont le placement est plus avantageux à Marseille.

D'un autre côté, tout le bassin du Rhône, Lyon, Nîmes, Saint-Etienne et Grenoble, dont les produits ont un si grand débouché au Mexique et dans les Colonies Espagnoles, réclament impérieusement l'embarcadère de notre port. Le transit de la Suisse, de l'Alsace et de l'Allemagne aurait également convenance à s'effectuer par Marseille.

Enfin, la vapeur est l'instrument de l'avenir; elle s'harmonise merveilleusement avec la perspective commerciale qui s'ouvre du côté de l'Orient. Les produits de l'Inde prendront un jour la voie de Suez, qu'empruntent déjà les voyageurs et les dépêches. Ces riches articles de la Chine, ces magnifiques étoffes de soie que les vaisseaux américains vont chercher à Canton, et qu'ils portent avec de grands bénéfices à la Havane et au Mexique, viendraient alors à Marseille, presqu'en droiture, par le golfe Arabique et offriraient un précieux aliment de fret à nos stéamers transatlantiques.

La dotation des paquebots du Levant, bien loin d'être un motif pour déshériter Marseille du service océanique, consolide ses droits, car une ligne est le complément nécessaire de l'autre. Il s'agit de deux chaînes dont Marseille doit être le point de soudure dans l'intérêt supérieur de la France.

La loi de 1845 semble avoir oublié l'existence

du détroit de Gibraltar qui met en communication l'Océan et la Méditerranée ; or, Marseille ne peut se résigner à cet impasse : elle ne saurait trop protester contre ce démenti donné à la géographie.

Qu'on nous permette une dernière réflexion ; la puissance britannique est assise sur la houille, c'est de ce piédestal qu'elle domine les tempêtes et les révolutions ; les peuples qui aspirent à d'aussi hautes destinées, ne doivent donc pas négliger la question houillère. A ce point de vue, l'établissement des stéamers à Marseille nous semble avoir une portée sérieuse. Les charbons du Forez et des Cevennes (1) trouvent, dans l'approvisionnement de notre port, un débouché naturel. La proximité de Marseille facilite, au plus haut degré, la consommation du combustible indigène, tandis qu'ailleurs, au Hâvre, par exemple, la France est tributaire des houilles belges et anglaises. Or, nous le demandons, serait-il sage de concentrer le service transatlantique sur un point, et de se mettre entièrement à la merci d'une complication diplomatique, ou

(1) Les houilles de la Grand'Combe peuvent lutter pour le prix avec celles de l'Angleterre, elles n'ont pas besoin de protection et, sous ce rapport, ont un avantage incontestable sur les produits même du Forez. Aussi fournissent-elles à la plus grande partie des besoins de la marine Royale. Quand le chemin de fer d'Avignon sera terminé, le transport de ce minéral, qui subit actuellement les caprices du Rhône, n'éprouvera plus de difficulté. Le bon marché de ces charbons, et la richesse des gîtes qui les produisent, sont deux circonstances très-favorables au pays.

d'un simple changement de tarifs, pour une substance essentielle qu'on peut appeler le pain de la navigation?

Les ressources précieuses des bassins houillers, des chantiers de constructions et des établissements d'outillage que possède le littoral (1), la beauté du climat et des parcours, la facilité des relâches, la richesse des affluents, les réformes quarantenaires qui, un jour, s'étendront à la marchandise, le raccourci égyptien qui met l'Inde et la Chine à quelques étapes de l'Europe, voilà tout autant de circonstances heureuses, et de considérations puissantes qui tendent à faire de la Méditerranée le royaume de la vapeur.

Quelle ville est appelée à devenir la capitale de ce royaume?

A cette question, les peuples prétendants se penchent avec anxiété sur la carte du monde; l'Autriche, l'Angleterre, la France calculent et s'agitent, elles interrogent l'avenir, et une voix prophétique répond : MARSEILLE !

L'imperfection de nos voies de communication, la

(1) Nous citerons les établissements de Marseille, Toulon, la Seyne et la Ciotat que dirigent d'habiles ingénieurs et qui occupent plus de deux mille ouvriers. Les ateliers de la Ciotat sont surtout considérables; cinq bateaux à vapeur en fer, dont l'un à hélice, sont actuellement sur le chantier; on travaille simultanément à la confection de 20 locomotives. Les travaux que peut produire annuellement cette vaste usine, s'évaluent à 5 ou 6 millions. Placée à égale distance de Marseille et de Toulon, elle est à portée de rendre de précieux services à ces deux grands ports, et à ce point de vue mérite la protection du Gouvernement.

sévérité de notre régime sanitaire, les exigences de nos maîtres de poste, que font comparativement ressortir la grande vitesse des rails-ways allemands, et les procédés expéditifs des administrations de Trieste pourraient bien contrebalancer, jusqu'à un certain point, nos avantages naturels et déterminer la Grande-Bretagne, nonobstant la cordiale entente, à préférer cette ville à Marseille pour le transit de sa valise de l'Inde. Mais cette préférence, dont nous aimons à douter encore, tiendrait à des causes accidentelles et provisoires. Il suffirait de mettre la dernière main à notre réseau de fer pour rendre au passage de notre territoire sa supériorité incontestable.

Les essais tentés par M. Waghorn, pour prouver l'avantage de la voie italo-germanique, ont donné lieu à des expériences comparatives qui doivent, de ce côté, complétement rassurer les appréhensions françaises.

L'Angleterre est trop avare de son temps pour sacrifier les économies de brièveté que lui offre la ligne droite; les tentatives de passage excentrique ne sont que le résultat d'intrigues particulières, dont la loi géométrique fera justice.

Dans le cas où, par des considérations politiques qui échappent à notre appréciation, le changement dont il s'agit serait définitivement arrêté par la diplomatie britannique, le Gouvernement du roi ne laisserait point péricliter les intérêts français, il ne devrait point hésiter à affecter deux ou trois paquebots à la

station d'Alexandrie et au service spécial de la correspondance des Indes. Il y aurait peu à faire, puisque nous avons déjà sur cette ligne six bateaux destinés au service direct et qui font pour ainsi dire double emploi. Cette création pourrait enlever bon nombre de voyageurs aux paquebots anglais, et mettrait Albion dans la nécessité de nous rendre le transit dont elle nous aurait maladroitement déshérité, car, presque toujours, les nouvelles des comptoirs Indiens parviendraient plus tôt en Angleterre par Paris que par la voie de Trieste.

C'est ainsi que les positions, faites par la nature, ne peuvent être compromises par les raisons d'état et la volonté des hommes.

FIN DU SECOND ET DERNIER VOLUME.

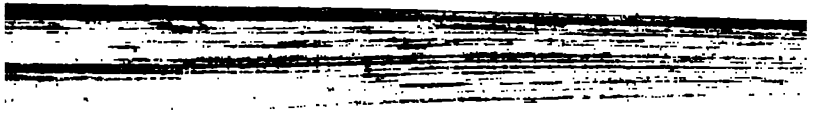


TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE SECOND VOLUME.

Pag.

EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE..... V

LIVRE III.

CHAP. Ier. — CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE. — Commerce du Sénégal et de ses dépendances.. 1

CHAP. II. — COMMERCE DE CHINE..... 53

CHAP. III. — GUYANE FRANÇAISE. — Projet de colonisation par les blancs. — Mode d'engagement volontaire des nègres africains. 103

CHAP. IV. — ALGÉRIE..... 125

CHAP. V. — NAVIGATION FRANÇAISE. — Sa cherté. — Conséquences fâcheuses. — Moyens d'y remédier..... 157

CHAP. VI. — UNION DOUANIÈRE AVEC LA BELGIQUE..... 181

CHAP. VII. — TRAITÉ DE 1838 AVEC LA TURQUIE..... 213

CHAP. VIII. — RÉGIME DU PLOMBAGE DES DOUANES..... 229

CHAP. IX. — QUESTION DES SUCRES. — Raffineries..... 245

CHAP. X. — CÉRÉALES. — Mouture des blés à l'entrepôt..... 291

CHAP. XI. — GRAINES OLÉAGINEUSES. — Huileries..... 321

CHAP. XII. — QUESTION DES SELS. — Fabriques de Soude 331

CHAP. XIII. — LA NAVIGATION A VAPEUR DANS LA MÉDITERRANÉE..... 349

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03478 4663